aero JOURNAL HORS-SERIE

Mars - Avril 2010

aero JOURNAL HORS-SERIE

Histoire de la guerre aérienne

HS N° 5

Le Republic

P.47 THUNDERBOLT

LES MACHINES
LES UNITÉS
LES HOMMES

Aérojournal Hors-série n°5 - Mars - Avril 2010

M 03410 - 5 H - F: 14,90 € - RD

France - Belgique : 14,90 €
Grèce - Italie - Port. Cont. - Luxembourg : 15,50 €
Canada : 25$C - Suisse : 25 CHF

Sommaire

Chapitre I — 4 — **Une race de mastodontes**

Chapitre II — 12 — **Du mastodonte au dinosaure**

Chapitre III — 22 — **ETO / 8TH Air Force**

Chapitre IV — 52 — **ETO / 9TH Air Force**

Chapitre V — 82 — **ETO/MTO / 12TH et 15TH Air Forces**

Chapitre VI — 94 — **CBI / 10TH et 14TH Air Forces**

Chapitre VII — 100 — **PTO / 5TH, 7TH et 20TH Air Forces**

Chapitre VIII — 114 — **Royal Air Force**

Chapitre IX — 124 — **Brésil, Mexique, URSS**

Chapitre X — 130 — **Forces Aériennes Françaises**

Annexes — 144 — **Palmarès**

ETO : *European Theater of Operations*
MTO : *Mediterranean Theater of Operations*
PTO : *Pacific Theater of Operations*
CBI : *China-Burma-India* (Chine-Birmanie-Inde)

Le Republic

P.47 THUNDERBOLT

LES MACHINES, LES UNITÉS, LES HOMMES

Textes :
Christian-Jacques Ehrengardt
avec la participation de Philippe Listemann
Planches couleur : Jean-Marie Guillou
Plans à l'échelle : Hubert Cance

Sauf mention contraire, les photos proviennent de la collection de l'US NARA.

LE « GROS CUL »

Lorsque les premiers P-47 arrivent en Angleterre, les pilotes de la RAF, surpris par leur taille et leur poids, suggèrent narquois à leurs homomologues américains de se coucher sur le flanc de leurs appareils, comme le faisaient les Indiens du Far West avec leurs chevaux, pour éviter les balles ennemies. Car, avec ses 4,47 m de haut et ses six tonnes bien tassées en charge, le Thunderbolt est un avion monstrueux. Ses pilotes le surnomment immédiatement *Jug*, qui est l'abréviation de *Milk jug* (pot à lait), que les Britanniques prennent pour l'abréviation de *Juggernaut* (mastodonte, mais aussi poids lourd ou « gros cul » comme disent les routiers).

Conçu comme chasseur d'escorte à long rayon d'action, le Republic P-47 Thunderbolt s'est fait voler la vedette par le P-51 Mustang. Sa carrière se serait probablement arrêtée au milieu de l'année 1944 si sa robustesse légendaire, son puissant armement intégré et sa capacité d'emport de charges externes aussi diverses que variées ne lui avaient pas ouvert une autre voie dans laquelle il brillera plus que nul autre. On peut dire aujourd'hui que le P-47 fut sans contestation possible le meilleur chasseur-bombardier de la Seconde Guerre mondiale.

Il était si précieux aux yeux des Américains qu'il ne fut offert qu'à un petit nombre de nations amies dans le cadre du « Prêt et bail », en quantités modérées et assez tardivement, à une époque où, pourtant, les chaînes tournaient à plein aux États-Unis. Une seule version, le P-47D, sera réellement utilisée au combat, malgré le développement ultérieur de versions plus centrées sur l'interception (P-47M) et l'escorte à longue distance (P-47N), qui ne seront produites qu'à dose homépathique. La version « D » représente à elle seule 80% des 15 683 exemplaires du Thunderbolt construits entre 1941 et 1945.

L'US Army Air Force crédite officiellement le P-47 de 545 000 sorties, en près de 2 millions d'heures de vol, et de 3 752 avions ennemis détruits en vol et 3 325 autres au sol. Son taux de pertes est l'un des plus faibles des monomoteurs américains – 0,7% – en grande partie grâce à sa solide constitution et sa grande fiabilité. Un bilan très impressionnant pour un appareil qui fut, somme toute, un avion de chasse assez moyen.

CJE

Aérojournal Hors-Série n°5
Mars - Avril 2010

ISSN : 2103-7922
Commission paritaire : 0710 K 83091
Dépôt légal (BNF) : à parution

Magazine bimestriel édité par
Caraktère SARL
306, avenue du Prado
13008 Marseille – France
SARL au capital de 1 000 euros
RCS de Marseille 422 047 118

Rédaction : 04 42 21 06 76
Service Commercial : 04 91 41 83 03
Télécopie : 04 42 21 13 39
info@caraktere.com

www.caraktere.com

Directeur de la publication / Air Marshal
Y. Kadari
Rédacteur-en-chef / Group Captain
C.-J. Ehrengardt
Secrétaires de rédaction / Intelligence Officers
C. Valence et B. Watellier
Direction artistique / Warrant Officer
A. Gola
Infographie / Ground Crew
A. Giancaterina - M. Mioduszewska - B. Drenec
Conseillers à la rédaction / Mechanics
F. Lainé et J.-C. Mermet

Responsable de la publication pour la Belgique
Tondeur Diffusion
Avenue F. Van Kalken, 9 / B–1070 Bruxelles – Belgique

Imprimé en France par / Printed in France by
Léonce Deprez à Ruitz (62)

© Copyright Caraktère. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle, par quelque procédé que ce soit, des pages publiées dans la présente publication, faite sans l'autorisation de l'éditeur est illicite et constitue une contrefaçon. Seules sont autorisées, d'une part, les reproductions strictement réservées à l'usage du copiste et non destinées à une utilisation collective et, d'autre part, les analyses et courtes citations justifiées par le caractère spécifique ou d'information de l'œuvre dans laquelle elles sont incorporées. Loi du 11.03.1957, art. 40 et 41; Code Pénal, art. 425.

CHAPITRE I

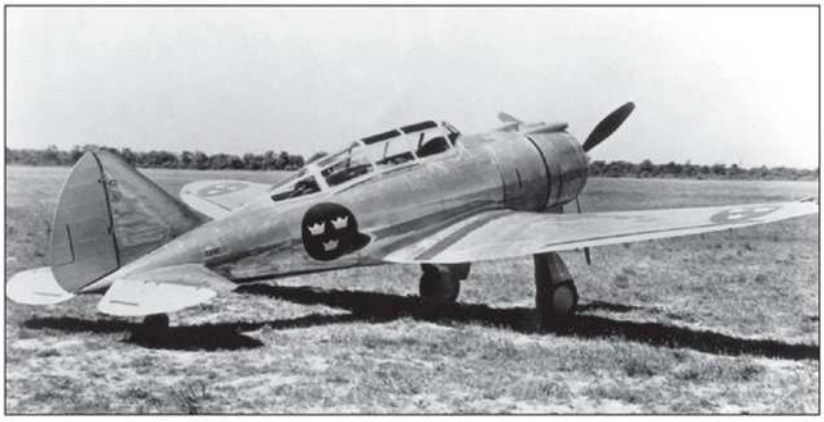
UNE RACE DE MASTODONTES

Ceci est l'histoire de deux Géorgiens, émigrés aux États-Unis à la suite de la Révolution d'octobre : Alexander De Seversky, fondateur en 1931 de la Seversky Aircraft Corporation à Farmingdale, Long Island (New York), et Alexander Kartveli, ingénieur en chef de ladite corporation.
En juin 1933, les deux hommes font voler leur premier avion, le SEV-3, un monoplan amphibie à aile cantilever entièrement métallique, alors qu'ils ne disposent ni de chaîne d'assemblage ni même d'un hangar !

Seversky P-35 et XP-41

On passera sur les modèles suivants pour s'intéresser au SEV-1XP, répondant à un cahier des charges de 1934 pour un chasseur monoplace, qui sera le premier avion de l'Army Air Corps de construction métallique, avec aile en porte-à-faux, train rétractable et cabine fermée – son premier chasseur moderne en quelque sorte.
Le SEV-1XP ou EP-1 se retrouve en compétition avec le Curtiss H-75 (futur P-36). Le duel entre les deux appareils tourne à l'avantage du Curtiss pour l'unique raison qu'il est moins cher à produire. Cependant, pas totalement insensible aux excellentes performances affichées par l'avion de Seversky, l'Air Corps lui en commande 77 exemplaires en juin 1936 sous la dénomination de P-35.
Les P-35 sont livrés dès le milieu de 1937 au 1st *Pursuit Group* à Selfridge Field (Michigan). Avec le plan d'expansion de l'Air Corps de 1940, le P-35 équipe partiellement six autres groupes de chasse.
La Suède, fort intéressée par cet appareil, en commande 120 exemplaires. Ceux-ci, baptisés EP-106 (et J29 dans la nomenclature de la Flygvapnet), se distinguent du modèle de base par leur moteur plus puissant (Pratt & Whitney R-1830-45 de 1 050 ch) et un armement renforcé (deux mitrailleuses de 7,62 mm de capot et deux de 12,7 mm dans les ailes, contre une de chaque calibre dans le capot pour la version américaine).
En juillet 1940, en panne d'avions pour alimenter son ambitieux programme d'expansion, l'Air Corps réquisitionne la moitié de la commande suédoise et l'introduit en service sous la dénomination de P-35A. Entre 40 et 45 exemplaires sont envoyés au 4th *Composite Group* (21st et 34th *Pursuit Squadrons*) aux Philippines pour combattre les Japonais, où ils remporteront quelques victoires, mais où ils seront tous exterminés en vol ou au sol.

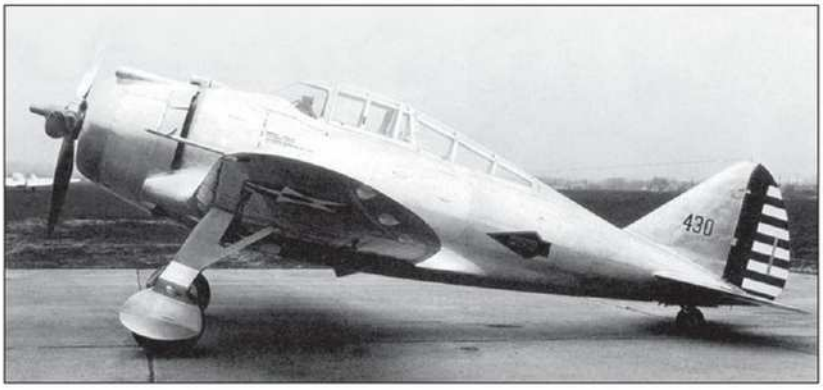
◀ Un P-35 du 1st *Pursuit Group* à Selfridge Field, peu de temps après son entrée en service. L'appareil porte l'insigne de l'aigle avec une tête d'Indien du 27th *Pursuit Squadron*. (MAP)



◀ Un 2PA-204 biplace destiné à la Suède, qui comptait s'en servir comme bombardier léger. Seuls deux exemplaires seront livrés. (MAP)

La Suède a aussi fait l'acquisition de 60 2PA-204 biplaces. Deux sont livrés, mais 50 autres sont également réquisitionnés et intégrés à l'Air Corps sous la dénomination de AT-12 Guardsman. Le reste de la commande est résilié.
En octobre 1942, les derniers P-35A encore en service sont rebaptisés RP 35A, le préfixe « R » signifiant *Restricted* (non bon de guerre).
Travaillant à l'amélioration du modèle de base, Seversky produit le XP-41 à partir du dernier P-35 de série (36-430), équipé d'un compresseur, d'un train entièrement rentrant et d'un fuselage arrière redessiné qui lui confère la silhouette si particulière d'un dos de sanglier [1].
Le moteur est toujours le Wasp, mais en version R-1830-19 développant 1 200 ch grâce à l'emploi d'un turbocompresseur logé sous le ventre en arrière des ailes.
Volant en mars 1939, le XP-41 ne dépassera pas le stade du prototype, l'Air Corps lui préférant le XP-40, moins performant, mais faisant appel à une cellule éprouvée (celle du P-36) et dont la série peut être lancée un an plus tôt. Par ailleurs, l'Air Corps s'intéresse davantage à un développement du P-35, le AP-4, un chasseur à haute altitude.

▶ Un P-35 (36-418) au camouflage standard et portant les marques de nationalité introduites en mai 1942. L'appareil appartenait à l'*Air Corps Technical School*, à Chanute Field (Illinois). (Fairchild)



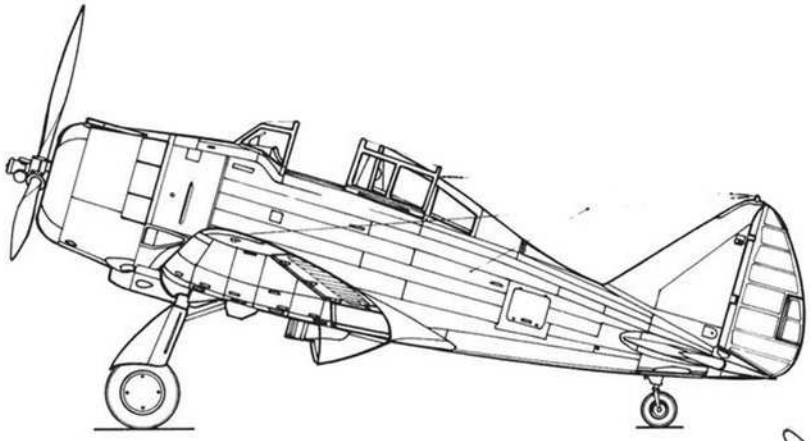
▶ Le XP-41 n'est rien d'autre qu'un P-35 amélioré. Il porte d'ailleurs sur la dérive les trois derniers chiffres du *serial* de la cellule du P-35 qui lui a servi de base (36-430). (Fairchild)

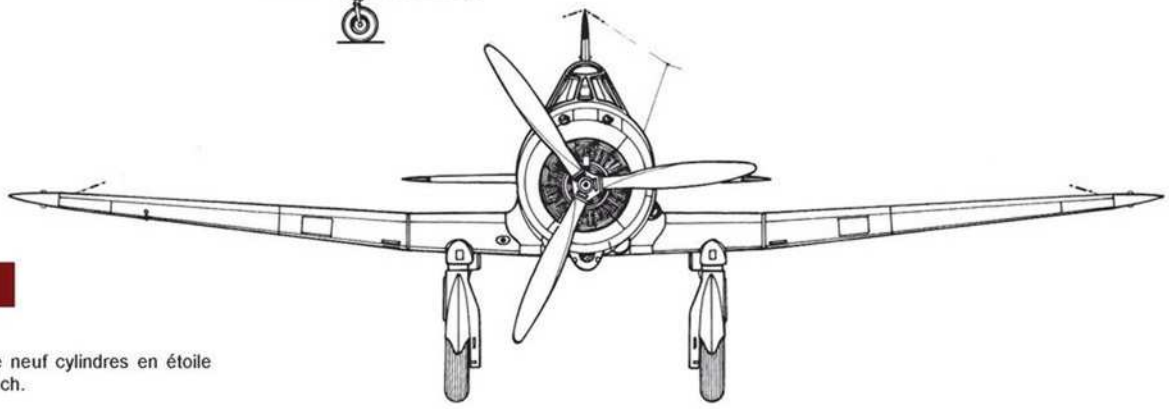
[1] Le *Razorback*, que l'on traduit librement par lame de couteau ou de rasoir, est en fait une espèce de sanglier vivant en Amérique du Nord.

Republic Aircraft Corporation

Entre-temps, Seversky a trouvé un nouveau débouché pour son 2PA biplace : le Japon. La Marine impériale passe commande pour 20 exemplaires (2PA-B3) qui reçoivent la dénomination de A8V1 ou chasseur biplace Type S. Celle-ci est peu emballée par cet appareil beaucoup plus lourd et moins maniable que les appareils auxquels elle est habituée. Selon certaines sources, ces avions auraient été déployés quelque temps en Chine. De toute façon, ils ont disparu depuis longtemps de l'inventaire de première ligne en décembre 1941 (ce qui n'empêchera pas les Américains de leur affecter le nom de code « Dick » en 1942).
Cependant, le commerce de Seversky avec l'État paria du Japon est fort mal apprécié des autorités américaines et il n'est certainement pas étranger au fait que l'Army Air Corps boude le P-35.
Or, même dans sa propre entreprise, Alexander De Seversky est jugé trop encombrant. Ses associés, en particulier le financier Paul Moore, lui reprochent une gestion plus qu'approximative qui, avec une perte cumulée d'un million de dollars au bilan de l'année 1938, est en train de conduire la société droit à la faillite. En avril 1939, profitant de ce que Seversky se trouve en voyage d'affaire, Moore convoque le conseil d'administration et le fait révoquer du poste de président-directeur général.
En date du 13 octobre 1939, la raison sociale est transformée en Republic Aircraft Corporation. Moore installe W. Wallice Kellett dans le fauteuil de Seversky et fait nommer Alexander Kartveli vice-président et directeur technique. Avec une recapitalisation orchestrée par Moore et Kellett aux commandes, la société sort du rouge dès la fin de l'année 1939.
Quant à Seversky, bien que vainqueur en septembre 1942 du procès qu'il a intenté à son ancienne société, il est bel et bien contraint à une retraite forcée. Il partagera le reste de son temps entre l'écriture et une activité de consultant, notamment auprès de l'état-major de l'Air Force.

▶ Alexander De Seversky à son bureau de Long Island dans les années trente. (Archives Long Island Republic Airport Historical Society)





Seversky P-35A

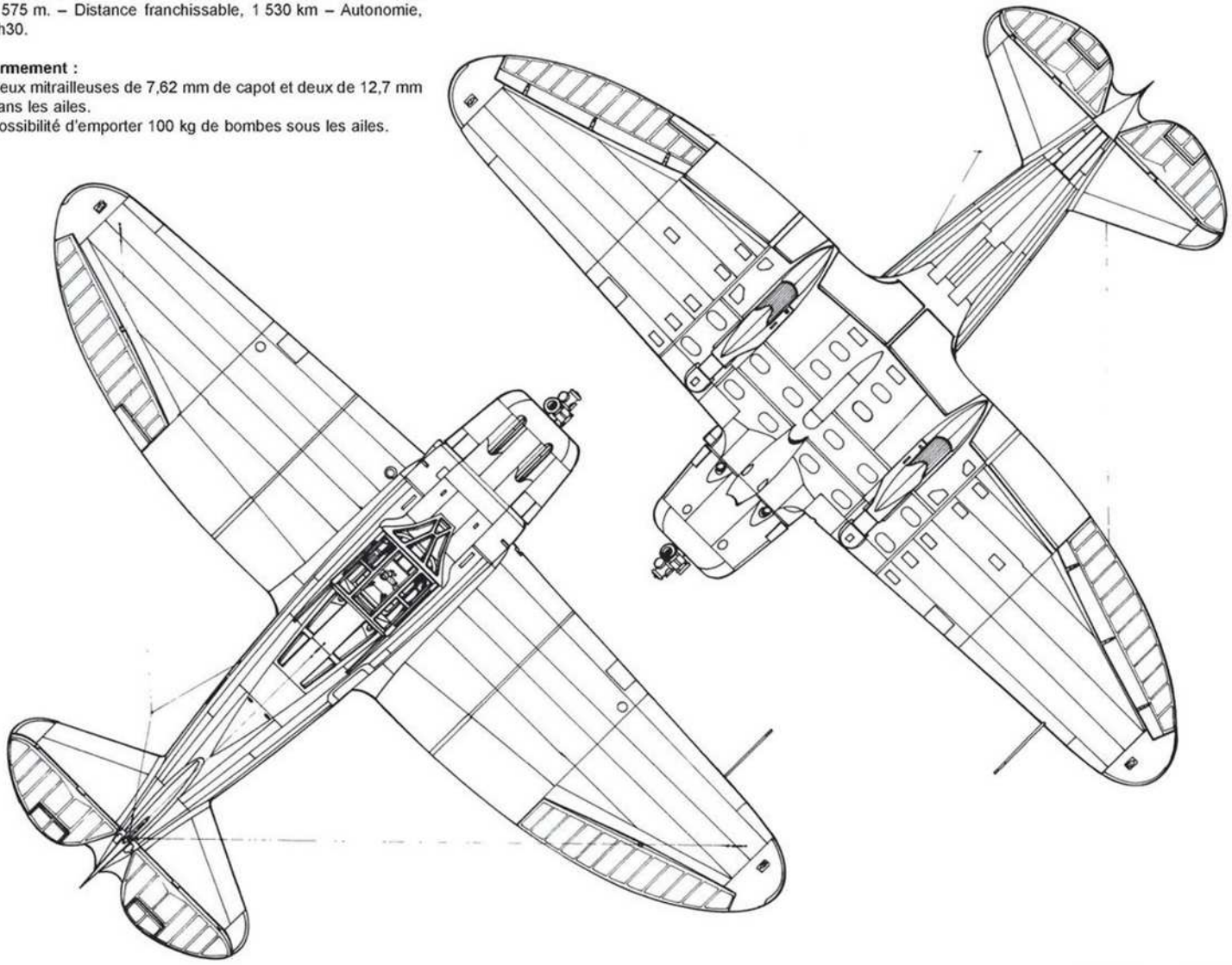
Moteur :
Un Pratt & Whitney R-1830-45 de neuf cylindres en étoile refroidis par air développant 1 050 ch.

Dimensions :
Envergure, 10,97 m – Longueur, 8,17 m – Hauteur, 2,97 m.

Poids :
À vide, 2 077 kg; en charge, 3 052 kg.

Performances :
Vitesse maximale, 467 km/h à 3 660 m – Plafond pratique, 9 575 m. – Distance franchissable, 1 530 km – Autonomie, 3h30.

Armement :
Deux mitrailleuses de 7,62 mm de capot et deux de 12,7 mm dans les ailes.
Possibilité d'emporter 100 kg de bombes sous les ailes.



Seversky/Republic P-43 Lancer et P-44 Rocket

▶ Le P-43 Lancer est l'un des rares avions de combat américain à ne pas être passés par la case prototype, l'Air Corps commandant directement 13 YP-43 de présérie. (Fairchild)

Du AP-2 (XP-41), Kartveli dérive un nouveau modèle, le AP-4, propulsé par un P&W R-1830-35 de 1 200 ch. L'Air Corps commande directement 13 avions de présérie, baptisés YP-43, en mars 1939.

L'appareil, bien que dépourvu de blindage et de réservoirs auto-obturants, se révèle trop lourd, peu maniable et largement en dessous des normes de combat de l'époque. Il est rejeté par l'Air Corps en grande partie parce que les services officiels manifestent un intérêt beaucoup plus grand pour deux dérivés du YP-43, le AP-4J à moteur R-2180 de 1 400 ch et, surtout, le AP-4L à moteur R-2800 de 2 000 ch.

En septembre 1939, le AP-4J est commandé à 80 exemplaires sous la dénomination de P-44 Rocket. En fait, le P-44 ne dépassera pas le stade de la planche à dessin, car les rapports provenant d'Europe, où la guerre vient d'éclater, montrent que ce modèle est lui aussi dépassé.

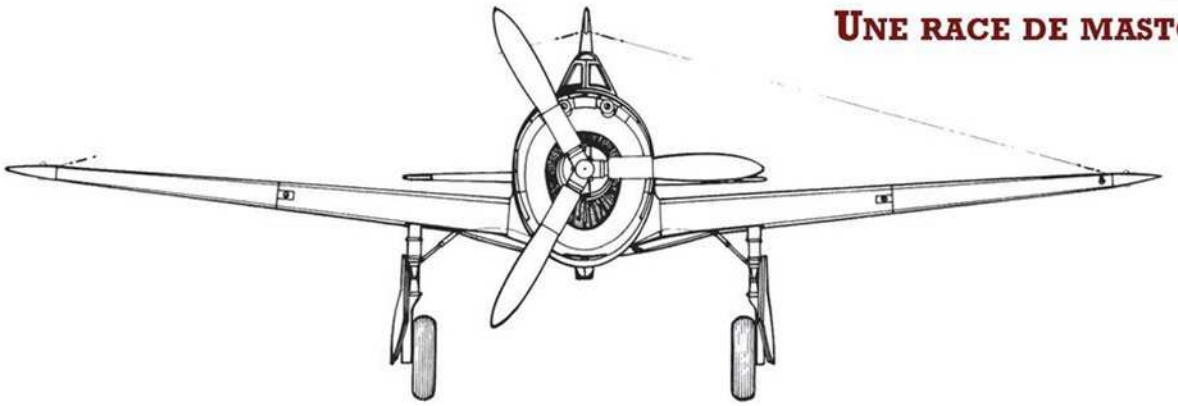
L'Air Corps se rabat alors sur le AP-4L, mais, en attendant sa mise au point, reporte le contrat résilié du P-44 sur le P-43, dont 54 exemplaires sont commandés sous le nom de Lancer. L'objectif de l'Air Corps est surtout de maintenir le plan de charge de la Republic Corporation avant la mise en œuvre du modèle suivant. Ils sont livrés entre mai et août 1941 et servent à rééquiper le 1st *Pursuit Group* et à créer le 55th *Pursuit Group*, qui ne quitteront pas le territoire des États-Unis.

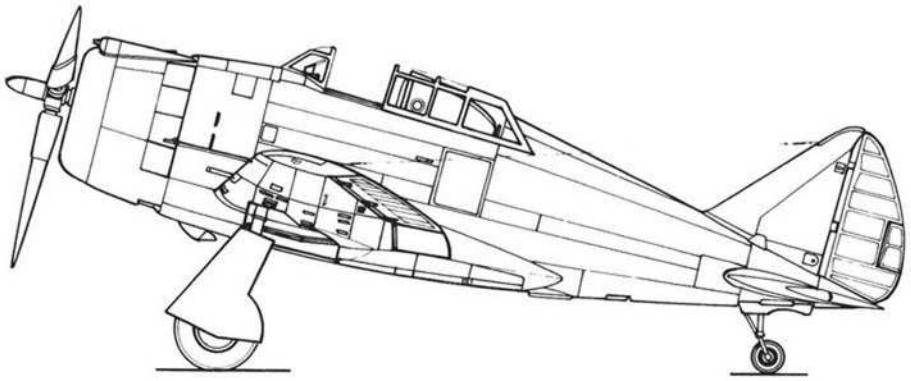
Dans le cadre de la nouvelle loi « Prêt et bail », l'US Army Air Corps, qui est devenu l'US Army Air Force le 20 juin 1941, passe un marché pour 205 P-43A principalement destinés à l'exportation. Cette version diffère de la précédente par son moteur R-1830-49 en remplacement du -47. Les machines sont toutes livrées en mars 1942 et 108 P-43A-1 sont effectivement transférés à la force aérienne chinoise dans le but de créer un 3rd *American Volunteer Group*. Leur emploi contre l'aviation japonaise justifiera les craintes de l'Air Force concernant l'inadaptation de l'appareil aux exigences de la guerre aérienne moderne.

Plusieurs autres versions du P-43 verront le jour, mais il s'agit en fait de transformations de cellules déjà construites : P-43B (environ 150 P-43 et P-43A modifiés par l'installation de caméras), P-43C (deux appareils modifiés avec une installation des caméras différente) et P-43D (six appareils modifiés avec une nouvelle installation pour les caméras).

▶ Un P-43A du 55th *Pursuit Group*, créé le 15 janvier 1941 à Hamilton Field (Californie). (MAP)

▶ Alignement de P-43 du 1st *Pursuit Group* au cours de manœuvres (d'où la croix masquant les cocardes), en septembre 1941.





Republic P-43

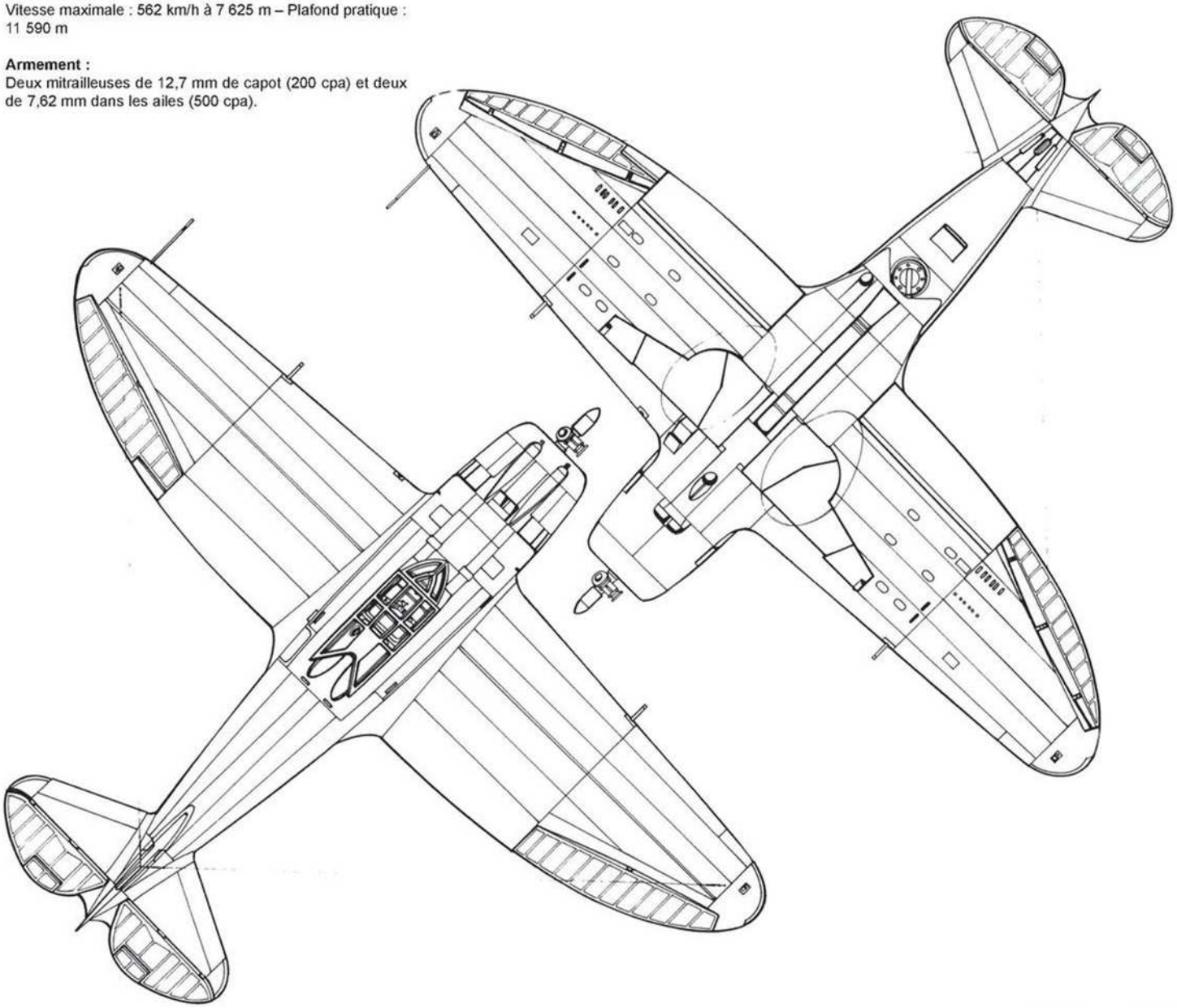
Moteur :
Un Pratt & Whitney R-1830-57 de quatorze cylindres en étoile refroidis par air développant 1 200 ch au décollage.

Dimensions :
Envergure, 10,97 m – Longueur, 8,68 m – Hauteur, 4,26 m.

Poids :
À vide : 2 719 kg; en charge : 3 846 kg.

Performances :
Vitesse maximale : 562 km/h à 7 625 m – Plafond pratique : 11 590 m

Armement :
Deux mitrailleuses de 12,7 mm de capot (200 cpa) et deux de 7,62 mm dans les ailes (500 cpa).



▶ Un P-43A-1 du 4th *Fighter Group* des forces aériennes chinoises sur le terrain de Kunming, en septembre 1942.

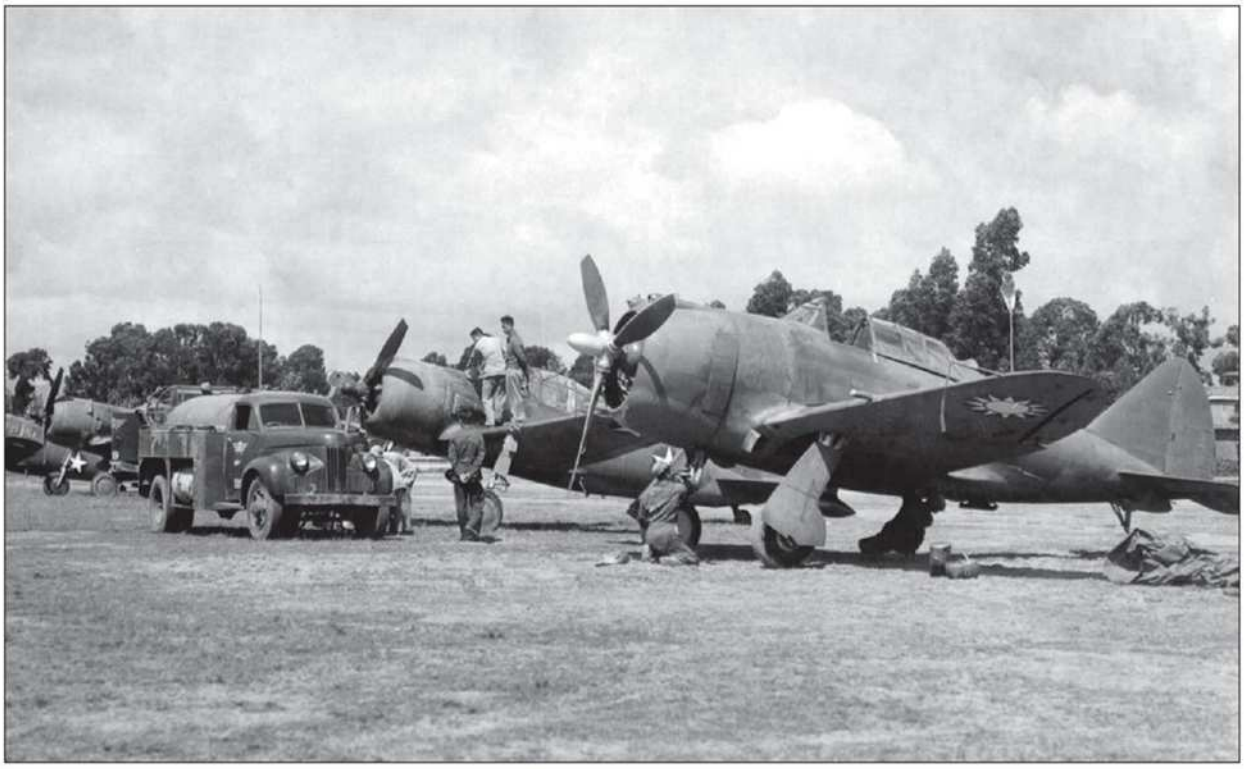
▶ Un P-43B de reconnaissance utilisé par le 23rd *Fighter Group* de l'USAAF en Chine, en septembre 1942.

Une version construite spécifiquement pour la reconnaissance, le P-43E, ne verra jamais le jour.

Cinq P-43A-1 et trois P-43D sont livrés à la Royal Australian Air Force et mis en service au sein de la N° 1 *Photo Reconnaissance Unit*, à Fenton en novembre 1942. Immatriculés A56-1 à 8, ils seront restitués – sauf deux accidentés – à partir du mois d'août 1943. Leur utilisation reste quelque peu floue et il est vraisemblable qu'ils n'aient jamais quitté le territoire australien.

En octobre 1942, les survivants sont redénommés RP-43, le préfixe indiquant qu'ils sont désormais considérés comme inaptes aux missions de guerre. ■

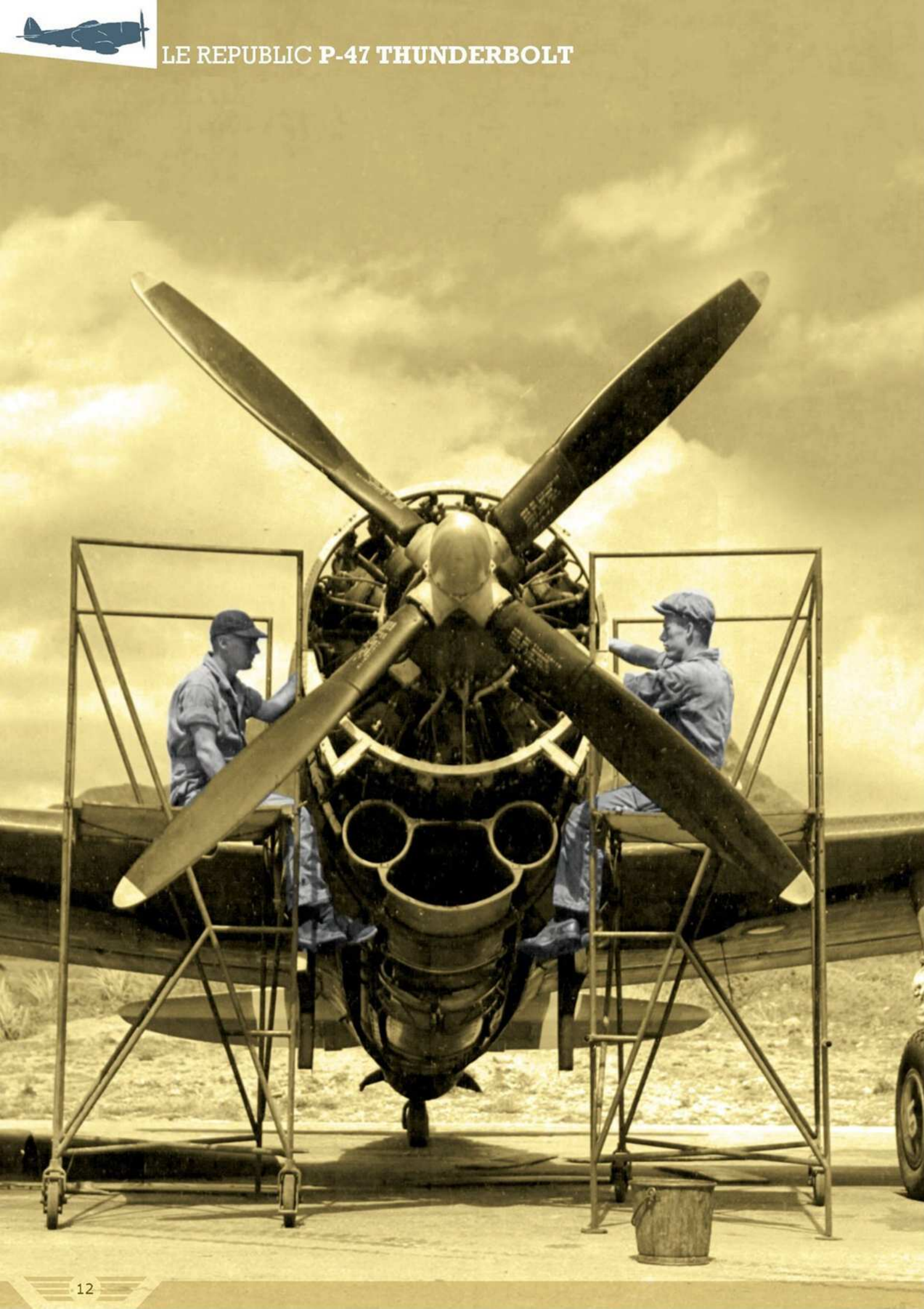
▶ Le Lancer A56-5 de la Royal Australian Air Force a été victime d'un ennui de train d'atterrissage à Coolalie Creek, le 14 décembre 1942. (Collection Jim Grant)



◀ Les P-35A-1 auraient dû permettre de former un troisième groupe de volontaires américains, mais ils équiperont le 4th *Fighter Group* du colonel Tcheng Hsiao-yu, qui d'ailleurs se tuera sur l'une de ces machines. Quelques exemplaires seront cédés au 23rd *Fighter Group* américain, successeur des *Flying Tigers* au sein de la 14th *Air Force*, qui les utilisera au combat pendant quelques mois avec plus de casse que de succès. Au second plan, un Vultee P-66 Vanguard aux couleurs US.

Production	
P-35	77 exemplaires : 36-354 à 430
P-35A	60 exemplaires : 41-17434 à 17493
XP-41	1 exemplaire : 36-430 (ex-P-35)
YP-43	13 exemplaires : 39-704 à 716
P-43	54 exemplaires : 41-6668 à 6721
P-43A	80 exemplaires : 40-2891 à 2970 125 exemplaires : 41-31448 à 31572
XP-44	non construit

▼ Sur cette photo prise à Luke Airfield, la filiation directe entre le P-43A et le P-47 saute aux yeux. Bien que plus petit que le Thunderbolt, le Lancer dégage la même impression de puissance que, malheureusement, son moteur trop faible pour sa masse ne traduira jamais dans les faits.



CHAPITRE II

DU MASTODONTE AU DINOSAURE

AP-10 POUR ADVANCED PURSUIT modèle 10, telle est la dénomination en interne du nouveau projet sur lequel planchent Alexander Kartveli et son équipe. L'Air Corps lui a déjà attribué celle de XP-47.

Pour rester au niveau de performance des modèles contemporains, Kartveli renonce au moteur en étoile, trop volumineux, et choisit un Allison V-1710 en ligne, permettant de concevoir une cellule plus légère et plus raffinée sur le plan aérodynamique. Il prévoit un armement classique de deux mitrailleuses de 7,62 mm dans le nez et deux de 12,7 dans les ailes et affirme qu'il atteindra les 400 mph (644 km/h).

Mais l'année 1940 est déjà bien entamée et l'Air Corps reçoit de façon régulière les comptes rendus de ses attachés de l'Air en Grande-Bretagne. Les services techniques considèrent que l'appareil doit impérativement être équipé de blindage et de réservoirs auto-obturants. Ils estiment aussi que l'armement intégré est insuffisant et qu'il doit être complété par des pylones sous les ailes pour l'emport de charges offensives. Ce poids supplémentaire influe de façon négative sur les performances. En mai 1940, le AP-10 a du plomb dans l'aile.

XP-47B

Le cahier des charges pour le nouveau chasseur de l'Air Corps est remis en main propre à tous les avionneurs lors d'une réunion à Wright Field. Ses exigences sont sévères : moteur de 2 000 ch avec compresseur, vitesse de 400 mph en palier et supérieure à celle de tous les chasseurs en service en piqué, plafond de 40 000 pieds (env. 12 000 m), protection pour le pilote et armement lourd. Kartveli rentre avec l'idée qu'il a fait fausse route et qu'il faut en revenir au moteur en étoile. Il crayonne rapidement sur le dos d'une enveloppe et, avec son inimitable accent russe, il dit à ses collaborateurs : « Ce sera un dinosaure, mais un dinosaure bien proportionné ».

Trouver le moteur n'est pas la partie la plus compliquée. Pratt & Whitney est en train de mettre au point son XR-2800, un dix-huit cylindres en double étoile de 2 000 ch. Le turbocompresseur sera logé dans la partie inférieure du fuselage arrière, comme sur le P-43. Avec cette puissance, les 400 mph sont en vue, mais à condition de soigner l'aérodynamique.

Kartveli reprend la voilure à bord de fuite elliptique du P-43 mais l'agrandit et surtout l'épaissit de manière à pouvoir loger six ou même huit mitrailleuses de 12,7 mm – une puissance de feu jamais vue sur un chasseur.

Bien que peu emballés à la vue de l'allure massive de l'engin, les services officiels lui donnent la dénomination de XP-47B Thunderbolt. Mais, déjà, ceux qui travaillent sur le projet l'ont surnommé Jug, diminutif de « milk jug » (pot à lait). Les Britanniques croiront qu'il s'agit de l'abréviation de « juggernaut » (mastodonte ou poids lourd). Pour tous ceux qui l'ont piloté, entretenu ou réparé un jour, il restera à jamais le Jug.

Pot à lait ou mastodonte, le XP-47B a des dimensions imposantes : près de 4,50 m de haut, 11 m de long, plus de 5 tonnes en charge – presque le double du Supermarine Spitfire britannique et une silhouette aux antipodes de ce parangon d'élégance ! Le Jug a vraiment une allure de fin de race du crétacé.

Le XP-47B (40-3051) décolle pour la première fois avec Lowry Brabham aux commandes, le 6 mai 1941. En dehors d'une petite fuite d'huile, qui provoque une émission de fumée dans l'habitacle et des vibrations de l'empennage, le vol se déroule sans incident.

Cependant, de vrais problèmes ne tardent pas à se faire jour. À haute altitude, l'huile du compresseur se fige et des arcs électriques se produisent dans l'allumage. Ces petits défauts sont rapidement traités. Un plus grave entraîne la nécessité de revoir l'empennage arrière afin de substituer un revêtement métallique à l'entoilage. En effet, à la suite de plusieurs accidents, dont celui mortel du pilote d'essai George Burrell, on découvre que l'entoilage se déchire en piqué à haute vitesse, rendant l'avion incontrôlable.

P-47B

Toutefois, dès le mois de septembre 1940, donc bien avant le vol du prototype, l'Air Corps passe une première commande de 773 exemplaires de la version P-47B.

Cette version incorpore quelques modifications : une verrière coulissante en remplacement de la portière du style P-39, une surélévation de quelques centimètres de l'habitacle pour améliorer la vue vers l'avant, une nouvelle antenne radio inclinée et un moteur R-2800-21. Sur les chaînes de montage, deux autres modifications seront ultérieurement apportées : un empennage au revêtement entièrement métallique et un dégivreur de pare-brise.

L'avion tête de série (41-5895) est pris en compte par l'Air Force, le 21 décembre 1941. Il est réservé aux essais officiels au cours desquels il est chronométré à 690 km/h à 8 500 m. Si sa vitesse ascensionnelle est loin d'être exceptionnelle, sa vitesse en piqué est terrifiante, puisqu'elle flirte avec les 900 km/h.

Par la suite, plusieurs appareils seront perdus en raison du phénomène de compressibilité lié à l'approche du mur du son, dont les caractéristiques sont encore mal connues à cette époque.

Deux pilotes de P-47C diront avoir atteint 725 mph (1 167 km/h) au badin, le 13 novembre 1942 [1]. Republic s'emparera de cet événement pour proclamer que le Thunderbolt a dépassé le mur du son. Les deux affirmations sont pour le moins excessives, car les P-47 se seraient désintégrés bien avant et probablement à peine au-delà des 600 mph (966 km/h).
Le premier véritable appareil de série est livré le 16 mai 1942 au 63rd *Fighter Squadron* du 56th *Fighter Group* [2] basé... sur le terrain de l'usine Republic à Farmingdale. C'est le début d'une longue histoire d'amour entre ce groupe de chasse et le Thunderbolt, puisqu'il sera le seul de la 8th *Air Force* à ne pas être transformé sur P-51 Mustang. Ce qui ne l'empêchera nullement de terminer en tête du palmarès des unités du théâtre d'opérations européen. Parmi les huit as ayant remporté plus de 20 victoires en Europe figurent quatre membres du 56th FG, dont deux aux deux premières places.
Les accidents n'épargnent pas le groupe, puisque, deux mois plus tard, la moitié de ses effectifs ont été rayés des contrôles. Certes, deux accidents mortels sont dus au défaut de l'empennage, mais la plupart des autres sont consécutifs à une mauvaise maîtrise de l'appareil par des pilotes encore trop inexpérimentés.
La proximité de l'usine permet un « feed back » rapide des incidents et une réaction tout aussi rapide des ingénieurs de la firme. Ainsi de nombreuses modifications mineures sont-elles apportées sur les chaînes d'assemblage grâce à l'étroite coopération entre les pilotes militaires et le bureau d'études.
Une version de reconnaissance photo, le RP-47B, est étudiée, mais elle ne sera pas construite. Les seuls RP-47B seront les appareils trop anciens frappés d'une restriction de service.

[1] Les *1st Lieutenants* Harold E. Comstock et Roger B. Dyar du 56th FG.

[2] Le terme de *Fighter Group* a remplacé celui de *Pursuit Group* en date du 15 mai 1942.

▶ Quand il vole pour la première fois, le 6 mai 1941, le XP-47B est le plus gros chasseur jamais construit. (Fairchild)

P-47C

Il n'y a guère de différences entre le P-47B et le P-47C, en tout cas pas de quoi justifier un changement de version : nouveau système d'oxygène, nouveau régulateur GE A-17 pour le compresseur et revêtement métallique de l'empennage arrière. Extérieurement, il se reconnaît à son mât d'antenne désormais vertical.
Le P-47C est néanmoins la version bon de guerre du Thunderbolt et celle qui va être fournie au nouveau 8th *Fighter Command*, qui s'est installé en Angleterre le 12 mai 1942 dans le cadre du déploiement de l'USAAF en Europe.
Si la version P-47B n'a donné lieu qu'à une commande globale de 170 appareils, le P-47C sera construit à 602 exemplaires en quatre variantes, qui seront livrés entre septembre 1942 et février 1943.
Le P-47C-RE est suivi par le P-47C-1-RE, dont le fuselage est allongé de 0,20 m en arrière de la cloison pare-feu pour améliorer le centrage et l'accessibilité au compartiment moteur. On reconnaît cette version par l'installation d'une seconde plaque de déflexion entre les volets du radiateur d'huile et l'échappement.
Le P-47C-2-RE possède un point d'ancrage pour un réservoir supplémentaire ventral de 880 litres non largable en vol (réservé aux vols de convoyage).
Enfin, le P-47C-5-RE ne se distingue que par des améliorations de détail et la suppression du mât d'antenne, remplacé par une antenne fouet.
Le P-47C est livré, dans l'ordre chronologique, aux 4th, 78th et 56th *Fighter Groups* en Angleterre.

P-47D

Avec 12 603 exemplaires, cette version est la plus nombreuse du Thunderbolt.
Au départ, cette dénomination ne devait concerner que les P-47 construits par la nouvelle usine de Republic érigée à Evansville (Indiana). D'ailleurs, le premier lot de 114 D-1-RA (Evansville) est identique au C-5, tandis que les 105 D-1-RE (Farmingdale) présentent diverses modifications, notamment deux volets supplémentaires de chaque côté du capot, qui vont contribuer à grandement améliorer le refroidissement du R-2800-21 qui souffrait d'une surchauffe de ses têtes de cylindres. D'autres portent sur le renforcement du blindage pour le pilote et le changement du système d'échappement.
Les versions suivantes :

- D-2-RE : suppression du carénage du compresseur (445 ex.)
- D-2-RA : idem (200 ex.)
- D-3-RA : entre D-2 et D-5 (200 ex.)
- D-4-RA : compresseur GE C-1, système d'injection d'eau (200 ex.)
- D-5-RE : compresseur GE C-1, système d'injection d'eau, points d'ancrage ventral pour un réservoir largable ou une bombe (300 ex.)
- D-6-RE : modification du système électrique (350 ex.)
- D-10-RE : moteur R-2800-63 développant 2 300 ch avec compresseur GE C-23 (250 ex)
- D-11-RE : nouvelle pompe électrique (400 ex.)
- D-11-RA : identique (250 ex)
- D-15-RE : installation de pylônes sous les ailes pour l'emport de bombes de 500 kg ou de réservoirs largables (350 litres américains en métal ou 475 litres britanniques en papier mâché), capacité de carburant interne améliorée, charge offensive portée à 1 250 kg et verrière entièrement éjectable (496 ex.)
- D-15-RA : identique (157 ex.)
- D-20-RE : moteur R-2800-59, identique au -63 avec un nouvel allumage; roulette de queue allongée, nouveaux pylônes et réchauffage des mitrailleuses par air chaud ventilé; premier modèle livré sans camouflage (298 ex.)
- D-20-RA : identique (187 ex.)
- D-21-RE : modification de la manette de commande de l'injection (216 ex.)
- D-21-RA : identique (224 ex.)
- D-22-RE : hélice Hamilton Standard 24E50-65 de 4,00 m de diamètre, compresseur GE A-23 (850 ex)
- D-23-RA : identique au D-22, sauf hélice Curtiss Electric C542S de 3,96 m de diamètre (800 ex.)
- D-25-RE : verrière panoramique, deux bouteilles d'oxygène supplémentaires et augmentation de la capacité de carburant interne portée à 1 630 litres (385 ex.)
- D-26-RA : identique au D-25 avec hélice Curtiss (250 ex.)
- D-27-RE : injection d'eau, offrant 130 ch supplémentaires en surpuissance (611 ex.)
- D-28 : identique au D-27 avec hélice Curtiss (750 RE et 1 028 RA)
- D-30 : nombreux changements mineurs, notamment installation de « volets de piqué », montage du rétroviseur à l'intérieur de la verrière (800 RE et 1 800 RA)
- D-40-RA : pose d'un filet dorsal en avant de la dérive (sera monté rétroactivement sur la plupart des modèles D à verrière panoramique), points d'ancrage pour huit roquettes, collimateur K-14 et radar passif (665 ex.)

XP-47E

Il s'agit du P-47B 41-6065 équipé d'une cabine pressurisée. Testé à partir de septembre 1942, ce projet n'aboutira pas.

◀ Un groupe de P-47B du 56th *Fighter Group* en vol au-dessus de Long Island, en septembre 1942. L'avion au premier plan est celui du *Major* Hubert Zemke, qui vient tout juste de prendre le commandement du groupe. Les autres appartiennent au 61st *Fighter Squadron*.

XP-47F

Projet sans suite d'un P-47B (41-5938) équipé d'ailes à flux laminaire en août 1942.

P-47G

Pour faire face à la demande croissante, le *Department of War* décide d'associer Curtiss à la production du Thunderbolt.
En tout 354 machines sont construites sous la dénomination de P-47G et livrées entre décembre 1942 et mars 1944. Les cinq variantes du P-47G possèdent certaines particularités spécifiques bien que mineures, par rapport aux variantes d'origine : G-CU (C-RE), G-1-CU (C-1-RE), G-5-CU (D-1-RE), G-10-CU (D-5-RE) et G-15-RU (D-10-RE).
Deux G-15-CU sont transformés en biplaces d'entraînement sous la dénomination de TP-47G-16-CU.
Il est à noter que les avions produits par Curtiss ne quitteront pas le territoire des États-Unis, où ils seront utilisés pour l'entraînement dans les écoles d'application ou pour des essais en vol.

P-47H

Deux P-47D-15-RA (42-23279 et 298) sont équipés du moteur expérimental de 16 cylindres en V inversé Chrysler IV-2220-11/GE de 2 300 ch. La taille particulière du moteur nécessite d'allonger la cellule dont la longueur passe à 11,94 m. Bien que le projet soit lancé en août 1943, le retard pris par le motoriste repousse le premier vol au 26 juillet 1945. Le moteur Chrysler se révélant une source constante d'ennuis et l'avenir appartenant désormais aux chasseurs à réaction, le projet est classé sans suite.

P-47J

Le XP-47J est conçu comme une version « jockey » destinée à tester les limites de la silhouette du Thunderbolt. La cellule est allégée et équipée d'un moteur R-2800-57 de 2 800 ch carrossé par un capot moulant, refroidi par une soufflante et entraînant une hélice quadripale. La prise d'air du compresseur est montée en arrière du capot.
Immatriculé 43-46952, le XP-47J vole le 26 novembre 1943 et atteint 504 mph (811 km/h) le 4 août 1944, devenant le premier chasseur à moteur à pistons à dépasser les 500 mph en palier.
Sa production en série, un moment envisagée, est abandonnée en faveur du plus prometteur XP-72.

XP-47K

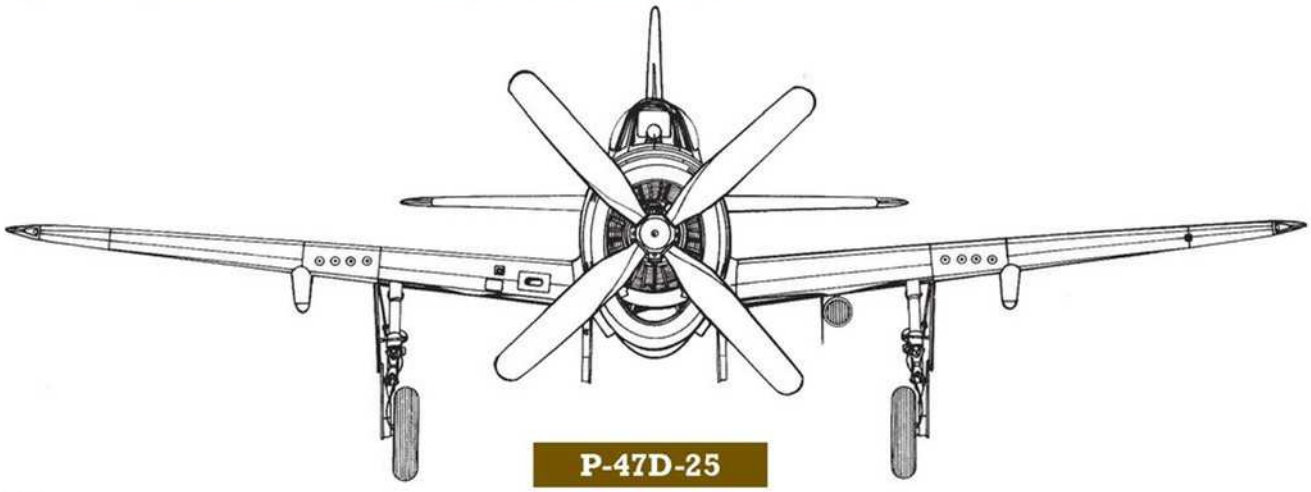
Le principal reproche fait par les pilotes au Thunderbolt est son manque de visibilité vers l'arrière – le secteur d'où vient toujours le danger. À l'été 1943, Republic teste sur un D-5 (42-8702) une verrière panoramique de Hawker Typhoon avec un nouveau pare-brise plat.
Baptisé XP-47K, l'appareil est achevé le 4 juillet 1943. La transformation s'avérant assez facile à réaliser et ne produisant aucun effet négatif sur les caractéristiques de vol de l'avion, il est décidé de mettre cette version en production sans tarder. Pour une raison obscure, l'USAAF refuse de lui affecter une version spécifique. De ce fait, les premiers P-47 à verrière panoramique sont construits à Farmingdale sous la dénomination de P-47D-25-RE et à Evansville sous celle de D-26-RA. À noter que le constructeur en profite pour réaménager le tableau de bord et les consoles d'instruments.

XP-47L

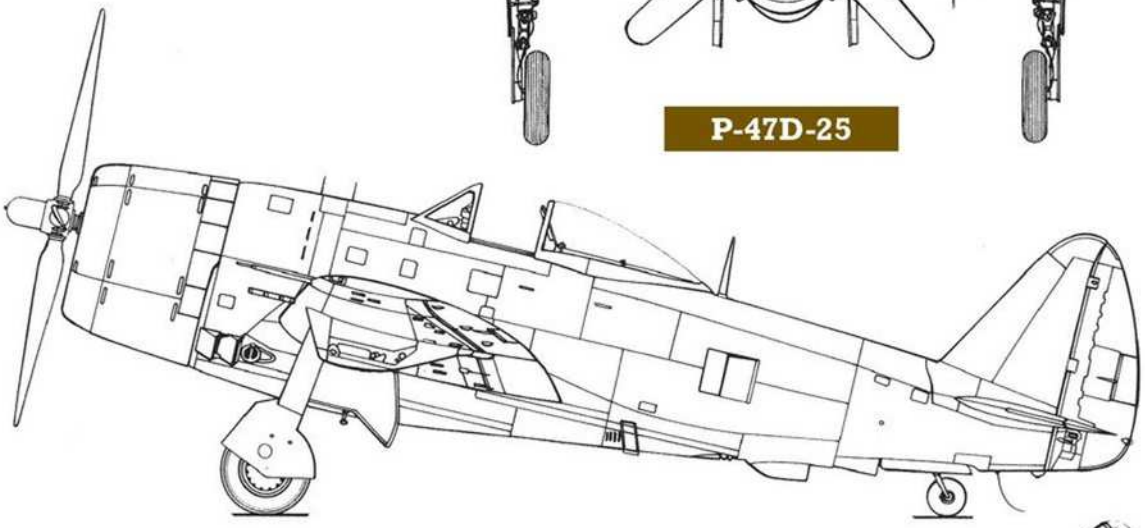
Cette dénomination est affectée au D-20-RE (42-76614), équipé d'une verrière panoramique et d'un fuselage modifié pouvant emporter 1 630 litres de carburant en interne.
On retrouvera ces deux dispositions sur les D-25-RE et D-26-RA.

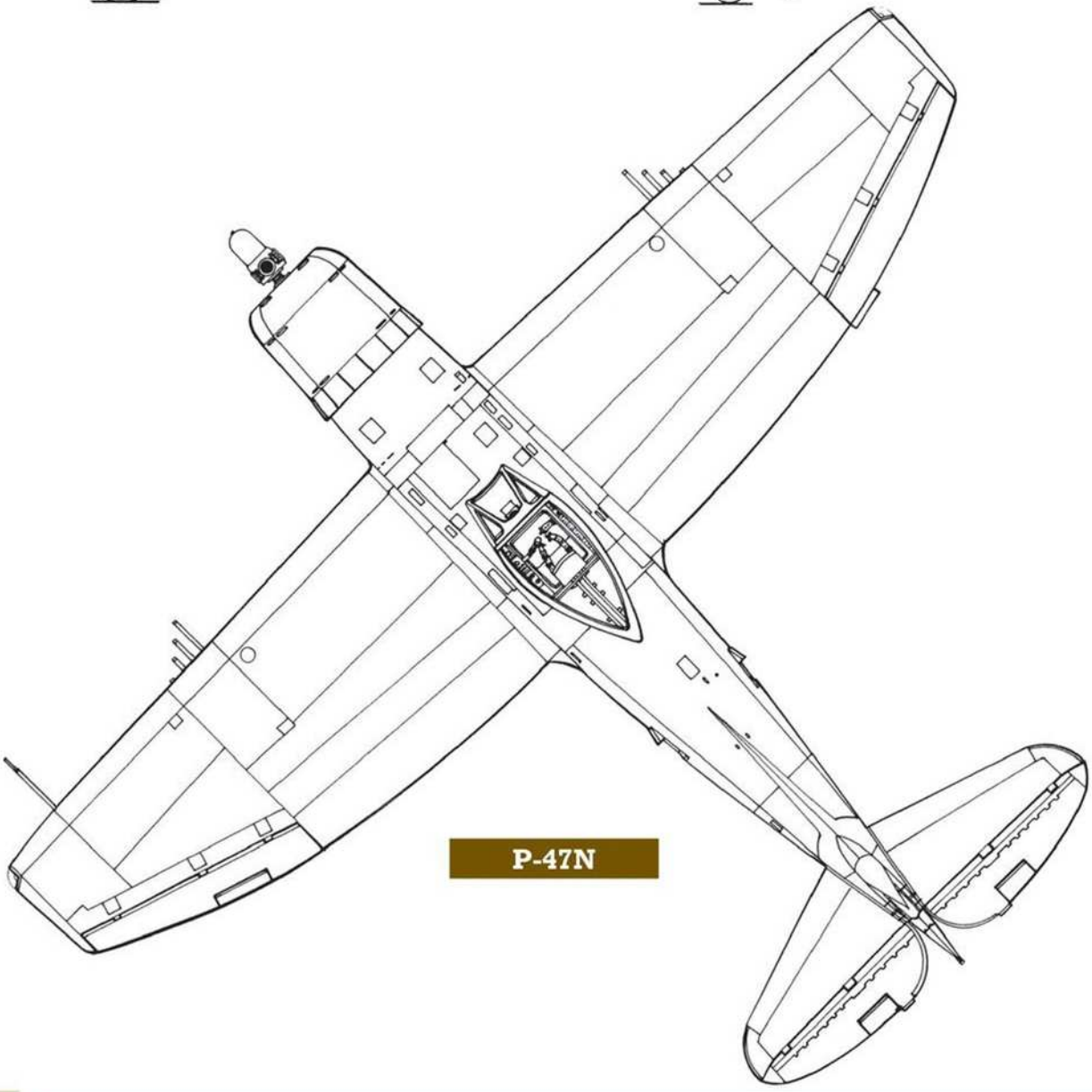
P-47M

Cette version, dérivée du D-27, est étudiée pour contrer la menace des avions à réaction allemands. Elle est équipée du nouveau moteur Pratt & Whitney R-2800-57, couplé à un compresseur CH-5 et entraînant une hélice Curtiss Electric C642S-B40 de 3,96 m de diamètre.
Trois D-27 modifiés et rebaptisés YP-47M volent à 761 km/h à 9 600 m. Fin 1944, l'USAAF passe une commande de 130 P-47M-1-RE. Les premiers exemplaires sont confiés au 56th *Fighter Group* en janvier 1945. À cette époque, il reste la dernière unité d'interception équipée de Thunderbolt en Europe.

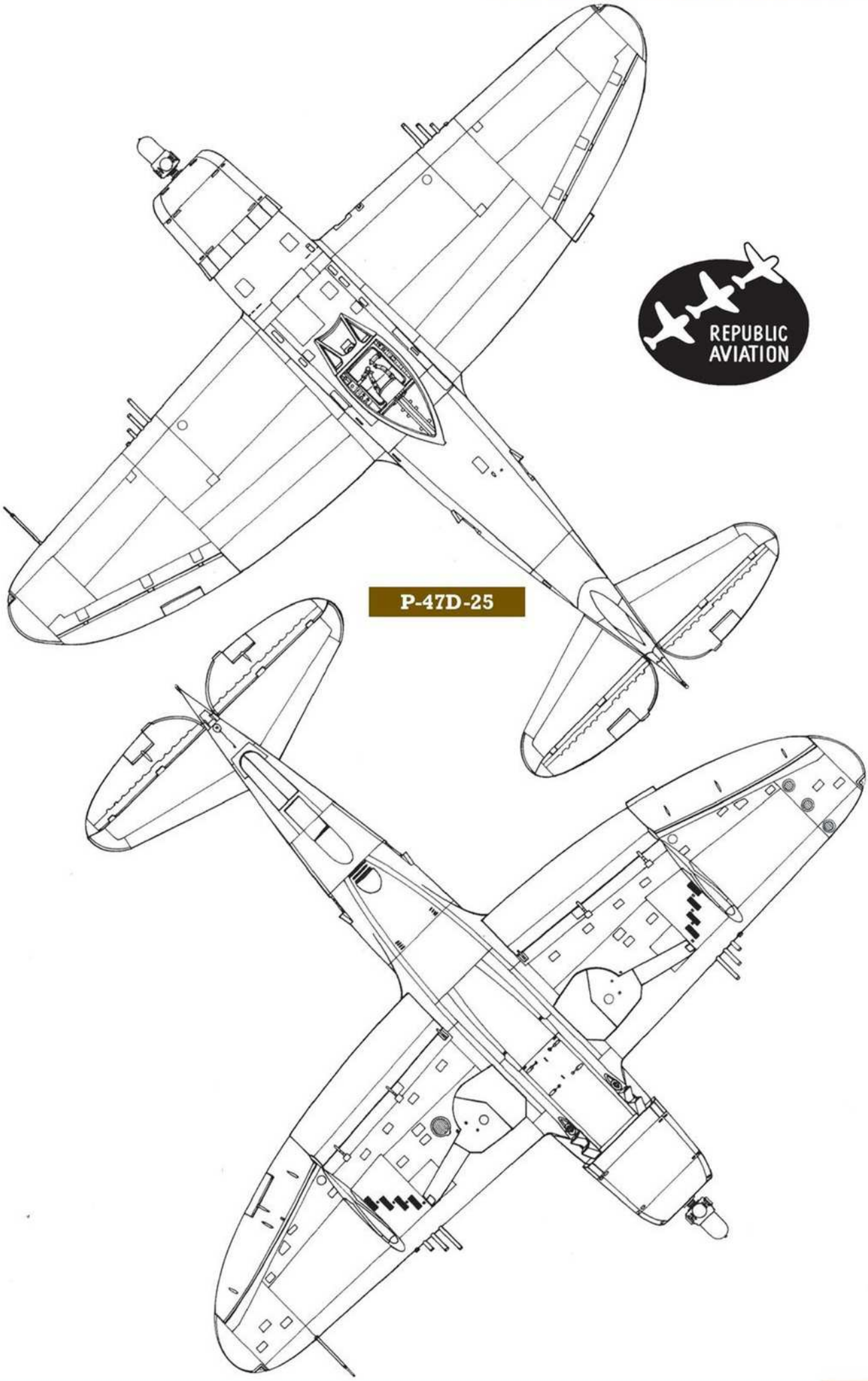


P-47D-25





P-47N


REPUBLIC
AVIATION
P-47D-25

▶ Le P-47G est réservé à l'entraînement sur le territoire des États-Unis. Ce P-47G-16-CU est même réservé à l'entraînement au roulage, ainsi que le précise l'inscription peinte sur son fuselage (THIS AIRPLANE IS FOR TAXIING INSTRUCTION ONLY). (Fairchild)

▶ L'un des deux P-47G-15-CU transformés en biplaces TP-47G-16-CU (42-25266). (Fairchild)

▶ Le XP-47H mettait en œuvre le volumineux moteur V16 de Chrysler. Il ne sera pas donné suite à ce projet. (Fairchild)

▶ Le XP-47J est une version allégée du Thunderbolt, équipée d'un moteur R-2800-57 au capot profilé. Un moment envisagée, sa production est abandonnée en faveur du P-72. (Fairchild)

Cependant, le 56th FG connaît beaucoup de déboires avec sa nouvelle monture. Il faut d'abord installer un filet dorsal identique à celui du D-40 pour corriger les défauts de stabilité à haute vitesse. Le moteur souffre d'une température anormalement basse de ses têtes de cylindres et de rupture des faisceaux d'allumage. Il faut donc repenser tout le câblage électrique et le système de refroidissement. En outre, les cylindres s'oxydent à une vitesse inhabituelle, nécessitant le changement du groupe moteur de tous les avions livrés.

Le 56th FG ne pourra pas réellement utiliser ses P-47M avant mars 1945, mais ce sera suffisant pour s'offrir quelques Me 262 et Ar 234.

P-47N

Malgré son allonge, le Thunderbolt reste encore un peu « court sur pattes » dans le Pacifique, même avec des réservoirs supplémentaires. Ce dont il a besoin, c'est une capacité interne accrue. La réponse est apportée par la création de nouvelles ailes aux saumons carrés, allongées de 0,30 m chacune à leur emplanture, ce qui entraîne l'élargissement de la voie du train d'atterrissage. À l'intérieur, les ingénieurs logent quatre réservoirs intégraux de 220 litres chacun.

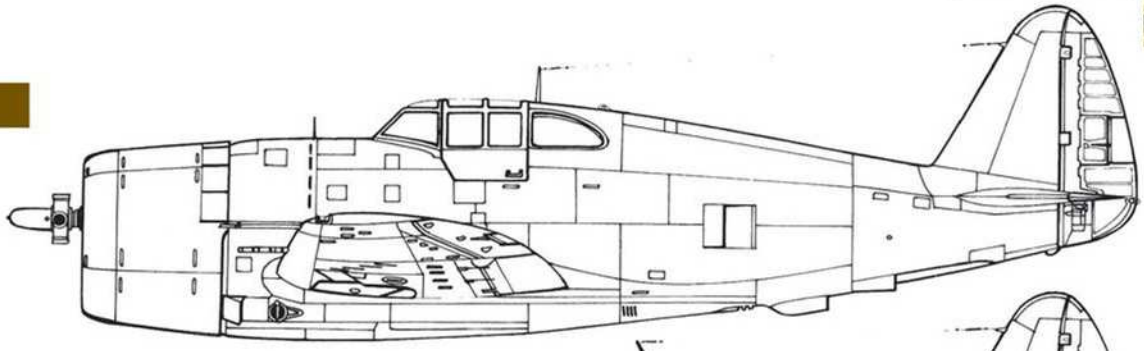
C'est à nouveau le XP-47K qui sert de banc d'essai. La formule donnant satisfaction, le D-27 42-27387 est transformé en XP-47N. Comme son poids en charge atteint les 10 tonnes, il reçoit un train renforcé avec des roues de plus grand diamètre, mais aussi diverses modifications touchant au bâti-moteur, aux circuits de refroidissement et d'échappement.

Il vole pour la première fois le 22 juillet 1944. L'USAAF a cependant déjà passé une commande de 1 900 exemplaires un mois plus tôt.

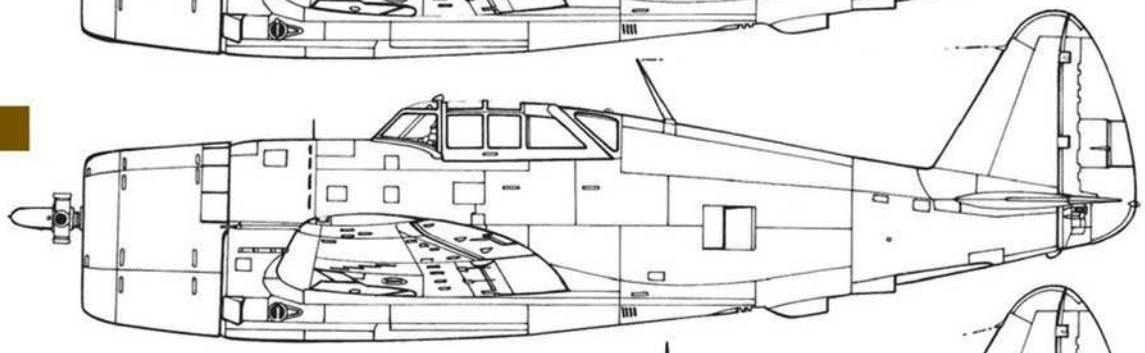
Le premier P-47N-1-RE est livré en septembre 1944, suivi par 23 autres avant la fin de l'année. Curieusement, ils sont affectés au... 56th FG ! Mais la guerre en Europe s'achève avant que ses P-47N ne soient déclarés bons de guerre. En conséquence, ils sont démontés et rapatriés aux USA pour être redirigés vers le Pacifique. Le 318th FG, basé à Saipan, sera la première unité à effectuer des missions de guerre sur P-47N.

Les 550 P-47N-1-RE sont suivis par autant de N-5-RE, se différenciant par une nouvelle radio et des points d'ancrage pour huit roquettes. Les lots qui suivent sont de taille plus modeste : 200 P-47N-15-RE (le lot P-47N-10 a été annulé) avec un R-2800-73 et de nouveaux équipements et 349 P-47N-20, première version du P-47N construite par les deux usines de Republic, qui ne diffèrent que par des détails mineurs.

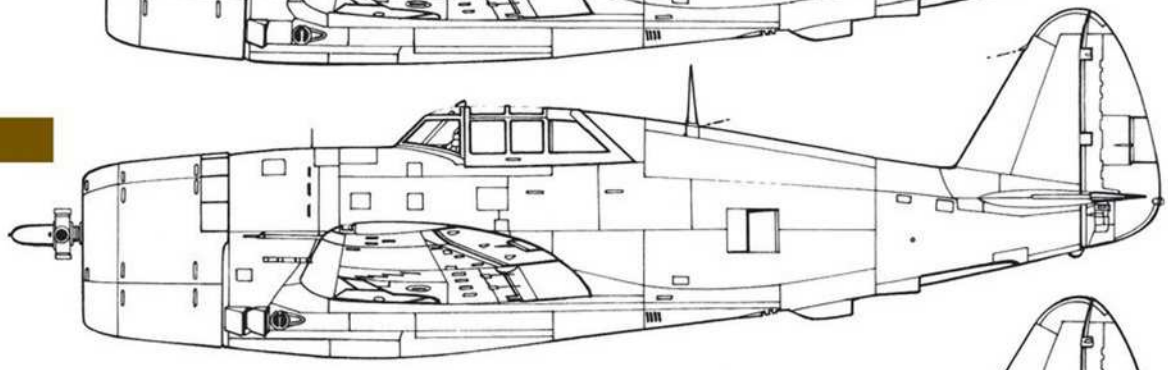
XP-47B



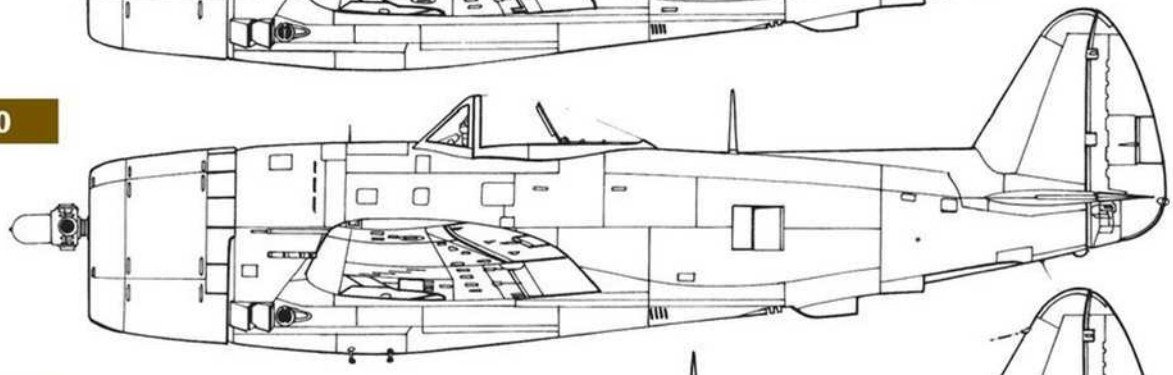
P-47B



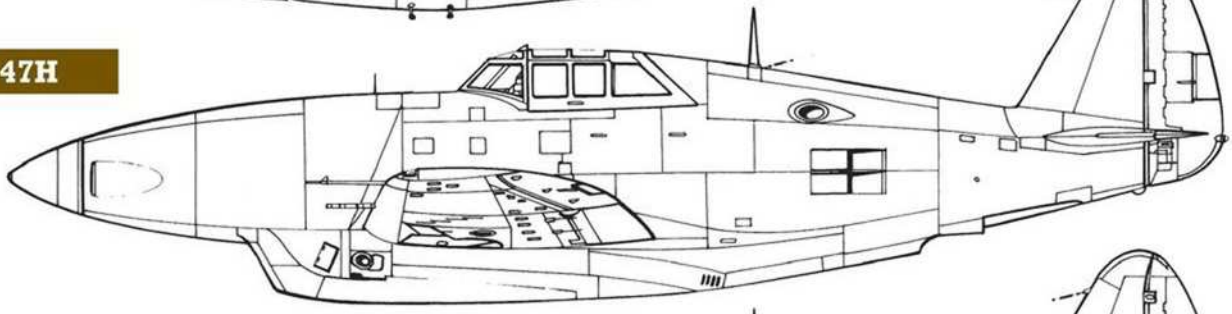
P-47C



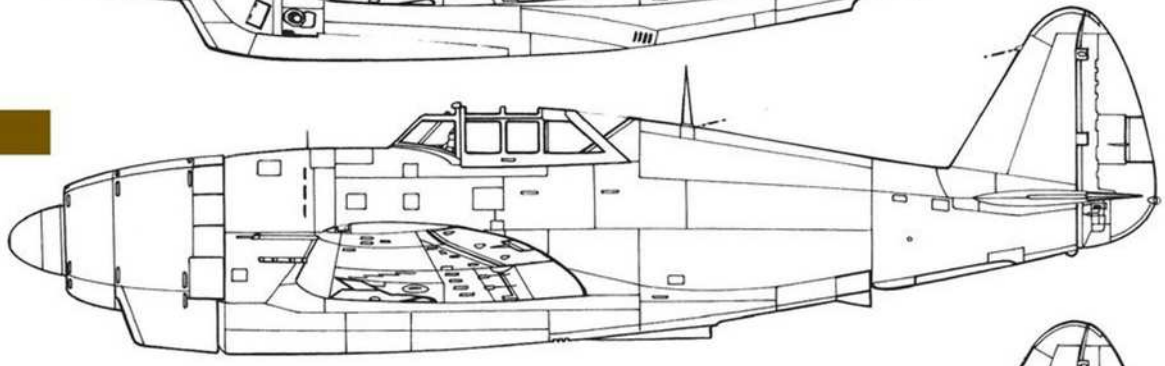
P-47D-30



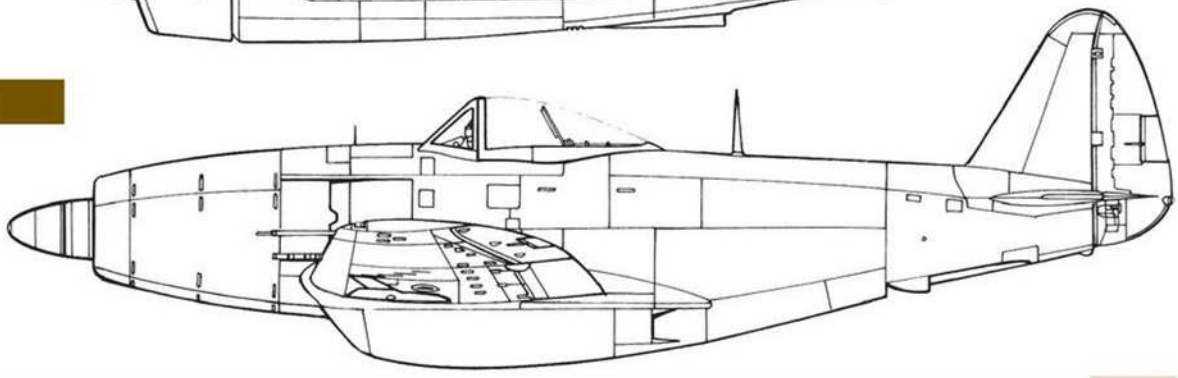
XP-47H



XP-47J



XP-72



▶ Le XP-47K sert de banc d'essai pour la version « bubble top » du P-47D, puis pour l'aile du P-47N. Il aurait dû servir de prototype à la version P-47K, mais l'USAAF a préféré donner la dénomination de P-47D-25 à la version à verrière panoramique. (Fairchild)

▶ Les P-47M n'entrent en service qu'au sein du 56th *Fighter Group* qui s'empresse de les décorer d'un camouflage aux couleurs très particulières. On voit ici le 44-21112 du *Major* George Bostwick, commandant le 63rd *Fighter Squadron*, revêtu d'un camouflage à deux tons de blue. (Collection Jerry Scutts)

▶ Un des P-47N-1-RE livrés par erreur au 56th *Fighter Group*, qui devra les rendre pour qu'ils soient réexpédiés dans le Pacifique. (Fairchild)

L'usine de Farmingdale a le temps de construire 167 P-47N-25-RE, qui disposent entre autres du moteur R-2800-77 et d'un nouveau plancher.
C'est la dernière variante à être produite avant que les chaînes ne s'arrêtent en décembre 1945, mettant ainsi un terme définitif à la fabrication du Thunderbolt. En août 1945, avec la fin de la guerre dans le Pacifique, les marchés portant sur 5 934 P-47N sont brutalement résiliés. Au total, 1 816 P-47N ont été construits.

XP-72

Conçu en même temps que le XP-69, le XP-72 est pour Kartveli à la fois l'ultime aboutissement du Thunderbolt et son remplaçant potentiel. Le XP-72 est aussi le premier chasseur dessiné pour utiliser le surpuissant moteur P&W R-4360 Wasp Major, de 28 cylindres en étoile, développant 3 450 ch et devant entraîner une hélice Aeroproducts contrarotative à six pales. Le compresseur est toujours logé derrière l'habitacle, mais sa prise d'air est située encore plus en arrière que sur le XP-47J.
Deux prototypes sont commandés, le 18 juin 1943, et immatriculés 43-36598 et 599. Le premier vole le 2 février 1944, mais avec une hélice quadripale en raison d'un retard de livraison de la version contrarotative. Néanmoins, l'appareil atteint 803 km/h aux essais. Le second vole avec l'hélice Aeroproducts, mais sera détruit dans un accident peu de temps plus tard.
L'USAAF commande 100 P-72 à moteur R-4360-19 avec un armement de six mitrailleuses de 12,7 mm ou quatre canons de 37 mm. Le marché est cependant résilié, l'USAAF ayant surtout besoin de chasseurs d'escorte à long rayon d'action dans les derniers mois de la guerre. Quant à l'avenir des intercepteurs à hautes performances équipés de moteur conventionnel, il a été scellé par l'avènement de la propulsion par réaction. ■

▼ Le deuxième prototype du XP-72 équipé de l'hélice contrarotative Aeroproducts. On note que son numéro de série (43-36599) a été tronqué du premier chiffre indiquant le millésime. (Fairchild)

Caractéristiques techniques des principales versions du Republic P-47 Thunderbolt

	XP-47B	P-47B	P-47C-5	P-47D-28	P-47M-1	P-47N-1	XP-47H	XP-47J
Moteur	R-2800-17	R-2800-21	R-2800-59	R-2800-59	R-2800-57	R-2800-57	IV-2220-21	R-2800-57
Puissance (ch)	2 000	2 000	2 300	2 300	2 800	2 800	2 300	2 800
Dimensions								
Envergure (m)	12,43	12,43	12,43	12,43	12,43	12,97	12,43	12,43
Longueur (m)	10,77	10,77	11,00	11,02	11,02	11,02	11,69	10,74
Hauteur (m)	4,32	4,32	4,35	4,47	4,47	4,42	4,32	4,32
Surface alaire (m2)	27,87	27,87	27,87	27,87	27,87	29,91	27,87	27,87
Masses								
À vide (kg)	4 168	4 239	4 491	4 536	4 690	4 984	5 190	4 383
En ordre de vol (kg)	5 262	5 554	6 124	6 578	6 964	6 270	6 100	5 625
Maximum (kg)	5 760	6 060	6 770	7 950	8 280	9 620	6 870	7 600
Essence interne (l)	1 154	1 154	1 154	1 400	1 400	2 280	1 115	1 090
Essence externe (l)	-	-	670	1 550	1 550	1 550	-	-
Performances								
Vitesse maxi (km/h)	663	690	697	689	764	751	666	811
à l'altitude de (m)	7 900	8 500	9 200	9 200	9 800	9 800	9 200	10 500
Vitesse croisière (km/h)	451	539	563	547	579	483	644	nc
Vitesse ascensionnelle (m/mn)	780	840	954	1 074	846	852	1 494	nc
Temps de montée (mn/s)								
à 4 600 m	5'00	6'42	7'12	6'12	5'00	8'42	4'30	nc
à 6 000 m	11'00	8'30	13'24	14'12	7'15	nc	nc	nc
Plafond pratique (m)	11 500	12 800	12 800	12 800	12 500	12 200	11 000	14 000
Distance franchissable maximale (km)	1 850	1 770	2 010	2 750	2 750	3 780	1 720	nc
Armement								
Interne	8 mitrailleuses Browning .50 (12,7mm) avec de 267 à 425 opa							
Externe (kg)	–	–	–	1 250	1 250	1 250	–	–

Production et numéros de série

40-3051	1	XP-47B
41-5895 à 6064 [1]	170	P-47B-RE
41-6065	1	XP-47E
41-6066 à 6122	57	P-47C-RE
41-6123 à 6177	55	P-47C-1-RE
41-6178 à 6305	128	P-47C-2-RE
41-6306 à 6667	362	P-47C-5-RE
42-7853 à 7957	105	P-47D-1-RE
42-7958 à 8402	445	P-47D-2-RE
42-8403 à 8701	299	P-47D-5-RE
42-8702	1	XP-47K
42-22250 à 22253	4	RP-47D-1-RA
42-22264 à 22363	110	P-47D-RE
42-22364 à 22563	200	P-47D-2-RA
42-22564 à 22663	100	P-47D-3-RA
42-22664 à 22863	200	P-47D-4-RA
42-22864 à 23113	250	P-47D-11-RA
42-23114 à 23142	29	P-47D-16-RA
42-23143 à 23299 [2]	157	P-47D-15-RA
42-24920 à 24939	20	P-47G-CU
42-24940 à 24979	40	P-47G-1-CU
42-24980 à 25039	60	P-47G-5-CU
42-25040 à 25119	80	P-47G-10-CU
42-25120 à 25273	154	P-47G-15-CU
42-25274 à 25322	49	P-47D-20-RE
42-25323 à 25538	216	P-47D-21-RE
42-25539 à 26388	850	P-47D-22-RE
42-26389 à 26773	385	P-47D-25-RE
42-26774 à 27384	611	P-47D-27-RE
42-27385 & 27386	2	YP-47M
42-27387	1	XP-47N
42-27388	1	YP-47M
42-27389 à 28188	800	P-47D-23-RA
42-28189 à 28438	250	P-47D-26-RA
42-28439 à 29466	1 028	P-47D-28-RA
42-74615 à 74964	350	P-47D-6-RE
42-74965 à 75214	250	P-47D-10-RE
42-75215 à 75614	400	P-47D-11-RE
42-75615 à 75864	250	P-47D-15-RE
42-75865 à 76118	254	P-47D-16-RE
42-76119 à 76364	246	P-47D-15-RE
42-76365 à 76613	249	P-47D-20-RE
42-76614	1	XP-47L
43-25254 à 25440	187	P-47D-20-RA
43-25441 à 25664	224	P-47D-21-RA
43-25665 à 25753	89	P-47D-23-RA
43-46952	1	XP-47J
44-19558 à 20307	750	P-47D-28-RE
44-20308 à 21107	800	P-47D-30-RE
44-21108 à 21237	130	P-47M-1-RE
44-32668 à 33867	1 200	P-47D-30-RA
44-87784 à 88333	550	P-47N-1-RE
44-88334 à 88883	550	P-47N-5-RE
44-88884 à 89083	200	P-47N-15-RE
44-59084 à 89283	200	P-47N-20-RE
44-89284 à 89450	167	P-47N-25-RE
44-89684 à 90283	600	P-47D-30-RA
44-90284 à 90483	200	P-47D-40-RA
45-49090 à 49554	465	P-47D-40-RA
45-49975 à 50123	149	P-47N-20-RA

TRANSFÉRÉS À LA RAF :

P-47D-15-RE	
42-75788 & 75789	FL731 & FL732
P-47D-21-RE	
42-25421 à 25438	FL733 à FL750
42-25449 à 25488	FL751 à FL790
P-47D-22-RE	
42-25639 à 25678	FL791 à FL830
42-25779 à 25798	FL831 à FL850
42-25799 à 25818	HB962 à HB981
42-25914 à 25931	HB982 à HB999
42-25932 à 25953	HD100 à HD121
42-26177 à 26236	HD122 à HD181
P-47D-25-RE	
42-26477 à 26506	HD182 à HD211
42-26593 à 26622	HD212 à HD241
42-26722 à 26751	HD242 à HD271
P-47D-27-RE	
42-26885 à 26914	HD272 à HD301
P-47D-28-RE	
44-19619 à 19658	KJ128 à KJ167
44-19806 à 19845	KJ168 à KJ207
44-19667 à 20006	KJ208 à KJ247
44-20158 à 20197	KJ248 à KJ287
44-20298 à 20307	KJ288 à KJ297
P-47D-30-RE	
44-20308 à 20337	KJ298 à KJ327
44-20488 à 20527	KJ328 à KJ367
44-20628 à 20657	KL168 à KL187
44-20738 à 20797	KL198 à KL257 [3]
44-20817 à 20846	KL258 à KL287 [4]
44-20877 à 20906	KL288 à KL317
44-20947 à 20976	KL318 à KL347 [5]
44-21046 à 21049	KL838 à KL841
44-90076 à 90120	KL842 à KL886
P-47D-40-RA	
44-90335	KL887

[1] 41-5938 transformé en XP-47F
[2] 42-23279 et 298 transformés en XP-47H
[3] KL210 non livré
[4] KL276 non livré
[5] KL332 et KL335 non livrés

CHAPITRE III

ETO
8TH AIR FORCE

COMME MENTIONNÉ PLUS HAUT, les premiers appareils de série sont livrés au 63rd *Fighter Squadron* du 56th *Fighter Group*, chargé de la protection de l'usine Republic et basé sur le terrain même du site de Farmingdale, Long Island, New York, au mois de mai 1942. Ce sont des P-47B, qui ont été jugés impropres aux missions de guerre. Toutefois, même dans la paranoïa ambiante des premiers mois de la guerre contre le Japon, personne n'envisage sérieusement une menace de l'aviation impériale sur la côte Est.

Le premier P-47C n'étant livré que le 7 septembre 1942, les unités de l'Air Force doivent se contenter pendant neuf mois des médiocres P-39 et P-40, qui ont tous deux été rejetés par la RAF pour leur emploi en Europe. Le P-38, qui a rapidement été déployé sur la côte ouest des États-Unis et en Alaska, a été choisi pour équiper trois groupes en Grande-Bretagne. Ils sont cependant envoyés en Afrique du Nord en novembre 1942, en même temps que les Spitfire du 31st FG.

La 8th *Air Force* se retrouve avec les seuls Spitfire Mk.V du 4th FG, alors qu'elle démarre sa campagne de bombardement stratégique.

8TH AIR FORCE

La 8th AF est constituée sur le territoire des États-Unis (Savannah AB, Georgie), le 28 janvier 1942. Sa mission est de mener une campagne de bombardement stratégique au-dessus de l'Europe de l'Ouest depuis la Grande-Bretagne.

Le *Major General* Carl Spaatz installe son quartier général à Bushy Park (Londres), le 18 juin 1942. Cette force aérienne se compose de trois éléments : le VIII *Bomber Command* (*Major General* Ira C. Eaker), le VIII *Fighter Command* (*Brigadier General* Frank O'D. Hunter) et le VIII *Air Support Command* (*Brigadier General* Robert C. Candee), équipé en bombardiers moyens.

Quand il arrive en Angleterre, le VIII *Fighter Command* ne dispose sur place que des trois *Squadrons* de la RAF composés de volontaires américains, engagés avant l'entrée en guerre de leur pays. Il n'a apporté dans ses bagages que le 31st FG, mais sans ses P-39, jugés inaptes au combat par les Britanniques, qui rééquipent l'unité en Spitfire.

Les autres unités devront venir des États-Unis. Mais comment ?

Lors d'un dîner à Washington en mars 1942, un proche collaborateur du président Roosevelt aurait demandé à un représentant de l'Air Force assis à sa table : « Avec le peu de cargos dont nous disposons, comment envoyer encore plus d'avions en Angleterre ? ». Son interlocuteur aurait rétorqué : « Ils n'ont qu'à s'y rendre par leurs propres moyens ! ».

Que cette anecdote soit vraie ou pas, il se trouve que quelques jours plus tard, Roosevelt demande au *General* Henry H. Arnold, chef d'état-major de l'USAAF, si une telle chose est faisable. Bien qu'émettant quelques doutes, Arnold estime que le coup vaut d'être tenté, d'autant que les bases relais au Labrador, au Groenland et en Islande sont en cours d'achèvement.

Ordre d'arrivée des groupes de chasse de la 8th *Air Force* (1942-1943)

Fighter Group	Arrivée	Matériel	Base initiale
4th *Fighter Group*	12.09.42	Spitfire V	Bushey Hall
78th *Fighter Group*	01.12.42	P-38H	Duxford
56th *Fighter Group*	13.01.43	P-47C	Kings Cliffe
353rd *Fighter Group*	07.06.43	P-47D	Goxhill
352nd *Fighter Group*	08.07.43	P-47D	Bodney
355th *Fighter Group*	08.07.43	P-47D	Steeple Morden
20th *Fighter Group*	25.08.43	P-38H	Kings Cliffe
356th *Fighter Group*	27.08.43	P-47D	Goxhill
55th *Fighter Group*	14.09.43	P-38H	Nuthampstead
359th *Fighter Group*	10.43	P-47D	East Wretham
357th *Fighter Group*	30.11.43	P-51C	Raydon
361st *Fighter Group*	30.11.43	P-47D	Bottisham

◀ Deux armuriers sont en train de recharger les 12,7 du *Colonel* Francis S. Gabreski, dont on reconnaît l'impressionnant tableau de chasse sous la verrière de son P-47. Les Browning M2 étaient alimentées par bandes à raison de 425 cartouches par arme. Si l'on en juge d'après la couleur de leur pointe, il s'agit de projectiles mixtes API (*Armour-Piercing Incendiary*) de type 99. À la cadence moyenne de 600 coups par minute, les huit mitrailleuses crachaient 3,44 kg de fer et de feu par seconde !

Republic P-47D-25-RE (42-26637)
Major General William Kepner
Commandant le VIII *Fighter Command*
Bushey Hall, 1944.
L'avion porte le code du 551st *Fighter Training Squadron*
Kokomo (Indiana) est la ville d'origine de la famille Kepner.

LE JUG EN ANGLETERRE

[1] De toute façon, le P-38 n'est pas particulièrement bien adapté au théâtre ouest-européen. Aux altitudes où il est appelé à combattre, il souffre de surchauffe des moteurs, un grave défaut qui ne sera résolu que sur la version P-38L. Elle n'arrivera que fin 1944, à une époque où le P-51 a évincé tous ses concurrents au sein de la 8th AF.

Les premiers P-47 arrivent en Angleterre en janvier 1943. Ils sont destinés à remplacer les Spitfire du 4th FG. Cette décision ne fait que des mécontents : les pilotes du 4th FG, qui échangent leurs pur-sang contre cette espèce de mastodonte, et ceux du 56th FG, première unité à avoir été équipée de Thunderbolt et qui comptait bien être la première à le mener au combat ! Mais le souci de la 8th AF est de se débarrasser d'avions qui ne sont pas d'origine américaine.

L'état-major de l'Air Force ayant décidé de réserver en priorité le P-38 aux théâtres du Pacifique et de Méditerranée [1], le *Major General* William E. Kepner, qui succède à Frank Hunter le 29 août 1943, reçoit la consigne de faire du P-47 le chasseur d'escorte standard en Europe.

Seulement, voilà... le P-47C consommant 450 litres d'essence par heure – en vitesse de croisière, car en régime de combat, il en consomme trois fois plus– son rayon d'action est à peu près identique à celui du Spitfire Mk.V.

En juillet 1943 arrivent les premiers réservoirs supplémentaires de 75 US gallons (330 litres), qui permettent d'augmenter le rayon d'action de 225 km. Au mois d'août, avec un réservoir de 108 US gallons (475 litres), le P-47 peut atteindre Hambourg, à 600 km de ses bases. Il faut attendre le printemps 1944 pour voir arriver des réservoirs ventraux de 150 US gallons (660 litres) et surtout les versions équipées de pylônes sous les ailes pour embarquer deux de ces réservoirs.

Or, à cette époque, le dinosaure de Kartveli a été poussé vers la sortie par un pur-sang nommé... Mustang.

Un à un, les groupes de la 8th AF sont transformés sur P-51 Mustang. Il en restera pourtant un irréductible, le fameux « Zemke's Wolfpack », le 56th FG, qui se battra jusqu'à la capitulation de l'Allemagne sur Thunderbolt.

Le P-47 dans la 8th *Air Force*

Fighter Groups	1943	1944	1945
4th FG			
56th FG			
78th FG			
352nd FG			
353rd FG			
355th FG			
356th FG			
359th FG			
361st FG			

Republic P-47D-10-RE (42-75151)
1st *Combat Bombardment Wing*
Major General Robert B. Williams
Bassingbourn, début 1944.

4th *Fighter Group*

The Eagles – Fourth but First

Le 4th FG est issu des trois *Eagle Squadrons*, les N° 71, 121 et 133 *Squadrons*, formés au sein de la RAF entre septembre 1940 et juillet 1941 avec des volontaires américains. À la suite de l'entrée en guerre des États-Unis, le maintien de ces formations sous un commandement britannique ne se justifie plus. Le 29 septembre 1942, ils sont rebaptisés respectivement 334th, 335th et 336th *Squadrons* et rattachés au 4th *Fighter Group*, activé quelques jours plus tôt et confié au *Colonel* Edward W. Anderson.

Le groupe, qui conserve ses Spitfire Mk.V, s'installe à Bushey Hall avant de gagner Debden à la fin du mois de septembre.

Il ne faut pas croire que l'intégration des *Eagle Squadrons* s'est déroulée sans heurts. Aucun des pilotes ne possède de brevet militaire américain et les Britanniques exigent des compensations. Les uns et les autres négocieront avec le *Department of War* pour obtenir satisfaction. En ce qui concerne les pilotes, il leur est accordé l'équivalence de leur grade dans la RAF. Comme dans l'USAAF tous les pilotes sont officiers, les sous-officiers acquièrent le grade bâtard de *Flight Officer*, qui correspond plus ou moins à celui d'aspirant. C'est le cas, par exemple, d'Albert L. Schlegel, futur as du 335th FS, qui deviendra *1st Lieutenant* début 1944.

Par ailleurs, les *Eagle Squadrons* ont assez mauvaise réputation dans l'Air Force, leurs pilotes passant pour des « divas » aux yeux de leurs collègues. Certains, tout au moins au début, refuseront d'être mutés au 4th FG. Tout cela se tassera quand Don Blakeslee en prendra le commandement, au début de l'année 1944.

Blakeslee est un personnage clef du VIII *Fighter Command*. En tant que commandant du 335th FS, il est crédité de la première victoire du Thunderbolt en Europe, un Fw 190 revendiqué au-dessus de Sangatte, le 13 avril 1943. Bien qu'as aux 14,5 victoires, il est généralement considéré comme un pilote assez moyen. Mais il y a deux domaines dans lesquels il excelle : l'organisation et le commandement. En décembre 1943, il est affecté au 354th FG de la 9th *Air Force*, la première unité équipée de P-51 Mustang en Europe, pour la conseiller et former ses pilotes au combat. Il est si impressionné par le P-51 que, quand il prend le commandement du 4th FG, début janvier 1944, il demande à Kepner que son groupe soit transformé sur Mustang. S'engageant à être opérationnel en... vingt-quatre heures, il finit par obtenir satisfaction. Les premiers P-51 sont affectés au 4th FG le 14 février 1944 et le groupe effectue sa première mission sur cet appareil le... 27.

Ainsi s'achève l'histoire du Jug au sein du 4th FG. Elle avait commencé au mois de mars 1943, quand les premiers P-47C étaient arrivés en Grande-Bretagne. À la surprise générale, ils avaient été affectés non au 56th FG, le tout premier groupe équipé du Jug, mais en remplacement des Spitfire du 4th FG, pour la simple raison que le VIII *Fighter Command* ne voulait avoir sous ses ordres que des avions de conception nationale.

Sur les 78 as du 4th FG, seulement quatre l'ont été sur P-47 [2].

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Maj D.W. Beeson	334	12,00	5,33	-	17,33
Capt V. Garrison	336	6,33	1,00	10,00	17,33
Maj J.A. Goodson	336	5,00	9,00	-	14,00
Maj H.L. Mills	334	5,00	1,00	-	6,00

[2] Les grades donnés sont ceux à la fin de la Seconde Guerre mondiale, sans tenir compte de l'éventuelle carrière postérieure des pilotes.

◀ Le *Colonel* Donald J.M. Blakeslee, personnage emblématique de la 8th *Air Force*. Lui, qui mettra toujours en avant le travail d'équipe, ne peindra aucune décoration ni marques de victoire sur ses avions.

▼ Le P-47C-2-RE (41-6214) du *1st Lieutenant* Paul M. Ellington, appartenant au 335th FS (4th FG). Il sera fait prisonnier le 4 mars 1944. L'appareil est porteur d'un bidon de 150 US gallons.

▶ Le *Major General* Carl Spaatz décore de la *Distinguished Service Cross* le *Major* James A. Goodson, qui s'est fait passer pour un natif de Toronto (Canada) afin d'intégrer la RAF, alors qu'il est né à New York City ! As aux 14 victoires, il en a remporté 5 sur P-47.

▶▶ Le *1st Lieutenant* Duane W. Beeson dans son P-47 décoré de six petites croix noires, score qu'il a atteint le 8 octobre 1943. « Bee » (abeille), pour les intimes, était natif de Boise (Idaho), ce qui explique son insigne personnel. Abattu le 5 avril 1944 par la *Flak*, il sera fait prisonnier.

▶ Un P-47D du 4th *Fighter Group* sur le tarmac de Debden dans l'attente d'une nouvelle mission.

Période opérationnelle sur P-47
Mars 1943 - février 1944
Victoires : 127

État-major
Victoires sur P-47 : 4

Col E. W. Anderson	12.09.42
Col C.G. Peterson	08.43
Col D.J.M. Blakeslee	01.01.44

334th FS (QP)
Victoires sur P-47 : 51,5

Maj G. A. Daymond	29.09.42
LtCol O.H. Coen	03.03.43
Maj T.J. Anderson	13.04.43
LtCol J.F. Malone	19.05.43
LtCol O.H. Coen	04.08.43
LtCol J.A. Clark	26.10.43

335th FS (WD)
Victoires sur P-47 : 39

Maj W.J. Daley	29.09.42
Col D.J.M. Blakeslee	22.11.42
Maj G.O. Halsey	19.05.43
Maj R.W. Evans	13.08.43
Maj G. Carpenter	05.02.44

336th FS (VF)
Victoires sur P-47 : 32,5

Maj C.W. McColpin	29.09.42
Maj O.H. Coen	28.11.42
Maj J.G. DuFour	04.03.43
Maj C.H. Miley	01.09.43
Maj I. Gover	10.10.43
LtCol S.R. Edner	29.11.43
Maj G.O. Halsey	01.01.44

Bases

Bushey Hall	12.09.42
Debden	29.09.42

Republic P-47D-1-RE (42-7890)
1st Lieutenant Duane W. Beeson
334th *Fighter Squadron*, 4th *Fighter Group*
Debden, octobre 1943.

56th *Fighter Group*

Zemke's Wolfpack

Le 56th FG fait partie des unités mythiques de l'USAAF pendant la Seconde Guerre mondiale. Véritable « fabrique d'as », puisqu'elle en a produit... 40, elle a remporté 664 victoires aériennes – toutes sur Thunderbolt – plus que n'importe quel autre groupe de l'USAAF, tout matériel confondu, et à égalité avec le 49th FG qui s'est battu aux antipodes. Nous avons vu plus haut quand et dans quelles conditions ce groupe a été formé. Après une période d'entraînement aux États-Unis, le personnel débarque en Angleterre, le 12 janvier 1943. Le groupe s'installe d'abord à King's Cliffe, où il reçoit ses premiers P-47C... après le 4th FG, ce qui engendre une certaine frustration chez les pilotes. Ils vont cependant en avoir une autre, car, même si cette version est considérée comme « bon de guerre », elle n'est pas exempte de défauts. En particulier, il est nécessaire de remplacer les radios MF, dont les fréquences ne sont pas reconnues par les contrôleurs terrestres de la RAF, par des radios VHF. Or, ces nouvelles radios sont impossibles à utiliser en vol à cause de parasites provenant du système électrique. Le temps de résoudre ce problème, les P-47C du 56th FG ne peuvent pas exécuter leur première mission de guerre avant le 13 avril 1943. Entre-temps, le groupe a gagné Horsham St. Faith. Il déménagera encore une fois avant de s'installer définitivement à Boxted.

Une intense rivalité naît entre le 56th FG et le 4th FG. Elle est exacerbée quand l'état-major de la 8th AF décide de prendre en compte les victoires au sol et ordonne aux groupes d'escorte de rentrer à basse altitude en mitraillant tout ce qui passe à leur portée.

Cette rivalité ne connaît pas de répit. Il arrive que les deux groupes soient cloués au sol en attendant une amélioration des conditions météo. Cela ne les empêche nullement de se livrer à de petits jeux entre amis. Les jeunes pilotes du 4th FG qui se familiarisent avec le P-51 sont envoyés faire quelques passes à basse altitude au-dessus de l'antre du 56th FG. Aussitôt, plusieurs P-47 décollent à leur rencontre et engagent un combat tournoyant simulé. Beaucoup de pilotes du 4th FG signaleront qu'il leur était quelquefois difficile de décrocher les Thunderbolt, même au ras de la cime des arbres.

Le 13 avril 1945, le 56th FG frappe un grand coup en revendiquant la destruction de 95 avions ennemis sur le terrain d'Eggebek. Cela permet au 56th FG de passer devant le 4th FG *in extremis*, avec un total de 1 005,5 victoires (air et sol confondues) contre 1 002 au groupe rival. Toutefois, à la suite de l'inspection des terrains allemands après la cessation des hostilités, les scores seront revus par les autorités de la 8th AF : celui du 4th FG sera porté à 1 052,5, tandis que celui du 56th FG sera ramené à 985,5.

Le 56th FG a reçu deux *Distinguished Unit Citations* (DUC), l'une pour la période du 20 février au 9 mars 1944 et l'autre pour son action lors de l'opération « Market Garden », le 18 septembre.

Il a perdu 128 avions du fait de l'ennemi, faisant 84 tués et 36 prisonniers, 48 autres pilotes se tuant à l'entraînement. Le groupe a accompli 19 931 sorties en 447 missions et a tiré plus de 3 millions de cartouches.

Le 8 mai 1945, seuls trois pilotes du contingent de départ sont encore présents au groupe.

▼ Le 56th FG pose pour la presse, le 25 mai 1943. De gauche à droite :
– LM-R Pappy, *Captain* Horace C. Craig, officier des opérations du 62nd FS;
– LM-X Two Roll Charlie, *1st Lieutenant* Roy L. Saux;
– LM-O Li'l Abner, *Captain* Eugene W. O'Neill Jr;
– LM-B Ginger, *1st Lieutenant* Robert B. Taylor;
– LM-C, *2nd Lieutenant* William H. Stovall Jr.

▶ L'un des premiers P-47C affectés au 56th FG est présenté à la presse britannique, le 10 mars 1943. À cette époque, le groupe utilise des *Battle Numbers*, qui seront très vite remplacés par des codes alphanumériques attribués par l'*Air Ministry*, probablement moins de dix jours après que cette photo a été prise.

▼ Le *Lieutenant Colonel* Francis S. « Gabby » Gabreski est l'as des as de la 8th *Air Force* avec 28 victoires confirmées et une probable. Il arrive au 61st FS le 26 février avec le grade de *Captain*. Il sera promu *Colonel* après la guerre. Lors d'une mission de mitraillage, le 20 juillet 1944, son hélice touche le sol et il doit se poser près de Bassinheim. Après cinq jours à tenter d'échapper aux patrouilles allemandes, il est finalement capturé et termine la guerre dans un camp en Allemagne. Il reprend du service en Corée, où il revendique 6,5 MiG-15. Il décède le 31 janvier 2002 dans sa 84e année. Il est photographié ici dans son P-47D-25-RE 42-26418, codé HV-A avec lequel il se posera sur le ventre en Allemagne.

Période opérationnelle sur P-47
Avril 1943 - mai 1945
Victoires : 664

État-major
Victoires sur P-47 : 39,25

Col J.C. Crosthwaite	01.07.42
Col H.A. Zemke	09.42
Col R.B. Landry	30.10.43
Col H.B. Zemke	19.01.44
Col D.C. Schilling	12.08.44
LtCol. L.A. Dade	27.01.45

61st FS (HV)
Victoires sur P-47 : 230

Maj L.G. McCollom	42
Maj F.S. Gabreski	09.06.43
Maj J.C. Stewart	13.01.44
LtCol F.S. Gabreski	13.04.44
Maj G.E. Baker	20.07.44
Maj F.D. Smith	26.09.44
Maj J.B. Carter	10.01.45

62nd FS (LM)
Victoires sur P-47 : 221,5

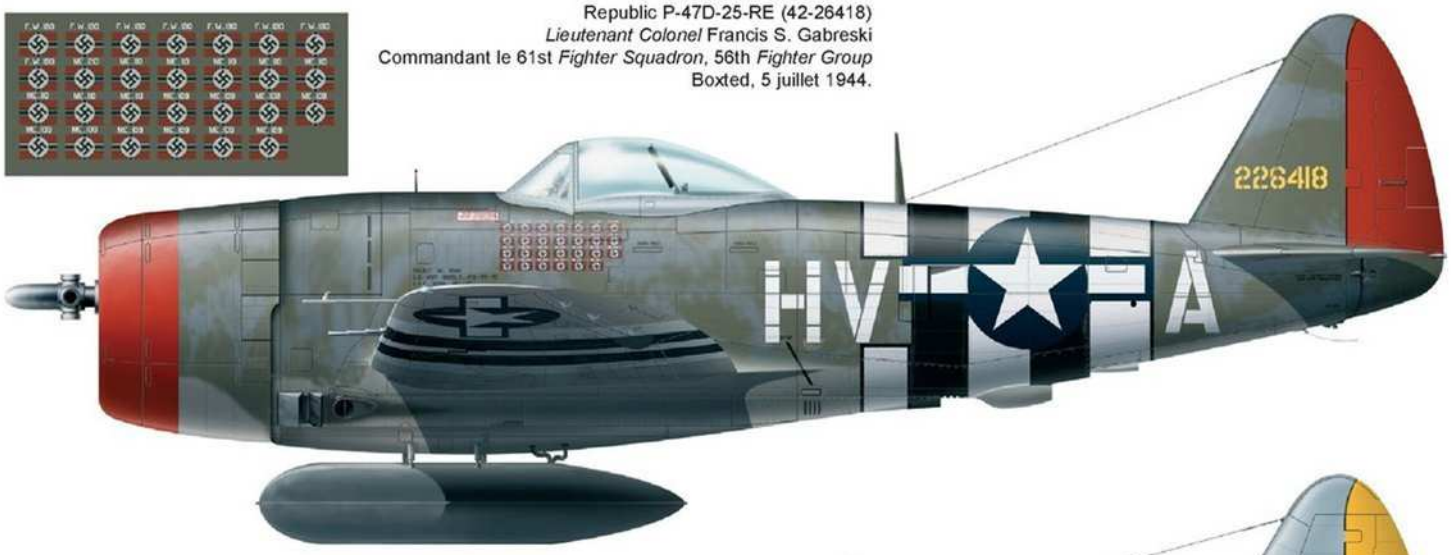
Maj D.C. Schilling	42
Maj H.C. Craig	21.08.43
Maj L.A. Schreiber	09.02.44
Maj L.A. Dade	15.04.44
Maj M.J. Quirk	13.08.44
Maj LC. Smith	11.09.44
Maj F.D. Williamson	26.01.45

63rd FS (UN)
Victoires sur P-47 : 173,25

Maj P.E. Tukey Jr	42
Maj S.V. Burke Jr	30.09.43
Maj D.W. Johnson	19.02.44
Maj R.A. Lamb	27.03.44
Maj D.M. Goodfleisch	25.05.44
Mal J.L. Egan	17.07.44
Maj H.E. Comstock	19.07.44
Maj P.A. Conger	20.01.45
Maj G.E. Bostwick	19.03.45

Bases

Bridgeport	07.07.42
King's Cliffe	13.01.43
Horsham St Faith	06.04.43
Halesworth	09.07.43
Boxted	19.04.44



Republic P-47D-25-RE (42-26418)
Lieutenant Colonel Francis S. Gabreski
Commandant le 61st *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*
Boxted, 5 juillet 1944.

Republic P-47D-21-RE (42-25512)
Captain Robert S. Johnson
62nd *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*
Boxted, mai 1944.

Republic P-47D-25-RE (42-26641)
Colonel David C. Schilling
Commandant le 56th *Fighter Group*
Boxted, décembre 1944.

Republic P-47D-25-RE (42-26628)
Captain Frederick J. Christensen Jr
62nd *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*
Boxted, juillet 1944.

▶ Trois grands as du 56th FG totalisant 62,5 victoires sur P-47 entre eux. De gauche à droite : Robert Johnson, Hubert Zemke et Bud Mahurin. Mahurin ajoutera une victoire contre un « Dinah » aux Philippines et trois MiG-15 en Corée.

▶ Encore une belle brochette d'as. De gauche à droite : (debout) Francis Gabreski, Walter Cook, Robert Johnson, David Schilling, (derrière) Bud Mahurin et Robert Landry. Seul ce dernier n'est pas un as *stricto sensu*, puisqu'il ne compte qu'une seule victoire à son palmarès, mais on ne devient pas commandant du 56th FG par hasard.

▶ Fred Christensen devant son P-47D MISS FIRE. Il remporte 21,5 victoires en 107 missions de guerre, dont six Ju 52 abattus le 7 juillet 1944 dans la région de Gardelegen, mais il a aussi réussi trois doublés contre des chasseurs allemands. Après la guerre, il deviendra colonel et commandant du groupe de chasse de la Garde nationale du Massachussetts.

Les as sur P-47 du 56th *Fighter Group*

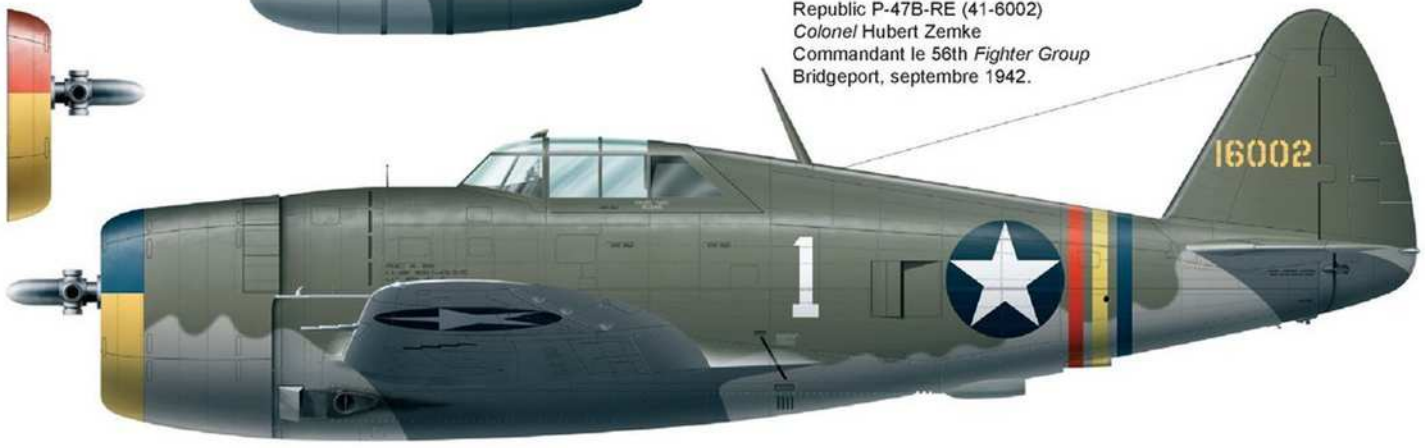
LtCol F.S. Gabreski	61	28
Maj R.S. Johnson	61-62	27
Col. D.S. Schilling	EM	22,5
Capt F.J. Christensen Jr	62	21,5
Maj W.M. Mahurin	63	19,75
Col H. Zemke	EM	15,75
Maj G.R. Johnson	61-63	15,50
Capt J.H. Powers Jr	61-62	14,50
Maj F.D. Williamson	62	13
Maj L.A. Schreiber	61-62	12
Maj P.A. Conger	61-63	11,5
Maj J.C. Stewart	61	11,5
Maj M.J. Quirk	62	11
Maj B.M. Gladych	61	10
Capt R.J. Rankin	61	10
1/Lt S.B. Morrill	62	9
Maj G.E. Bostwick	62-63	8
Maj M.J. Jackson	62	8
Capt G.D. Schiltz Jr	63	8
1/Lt B.G. Edens	62	7
Capt F.W. Klibbe	61	7
Maj R.A. Lamb	61	7
Maj L.C. Smith	61-62	7
1/Lt J.H. Truluck Jr	63	7
Capt M.L. Moseley	62	6,5
Maj J.R. Carter	61	6
Maj W.V. Cook	62	6
Capt G.F. Hall	63	6
Capt C.M. Hart	63	6
Capt R.J. Keen	63	6
Capt J.H. Bennett	61	5.5
1/Lt F.E. McCauley	61	5,5
Maj D.F. Smith	61	5,5
Maj H.E. Comstock	63	5
Capt J.L. Egan Jr	63	5
2/Lt S. Gerick	61	5
2/Lt J.W. Icard	62	5
2/Lt E.DV. McMinn	61	5
Capt E.W. O'Neill Jr	62	5
Maj J.W. Vogt Jr	63	5

(*) Vogt, déjà as avec le 56th FG, a ajouté trois victoires sur P-47 avec le 356th FG.
Le grade est celui porté par chaque pilote à la fin de la guerre ou à la date de son décès.
La deuxième colonne indique le *Squadron* d'appartenance (EM : état-major du groupe).
Le signe « + » indique que le pilote a remporté d'autres victoires sur d'autres appareils que le P-47.

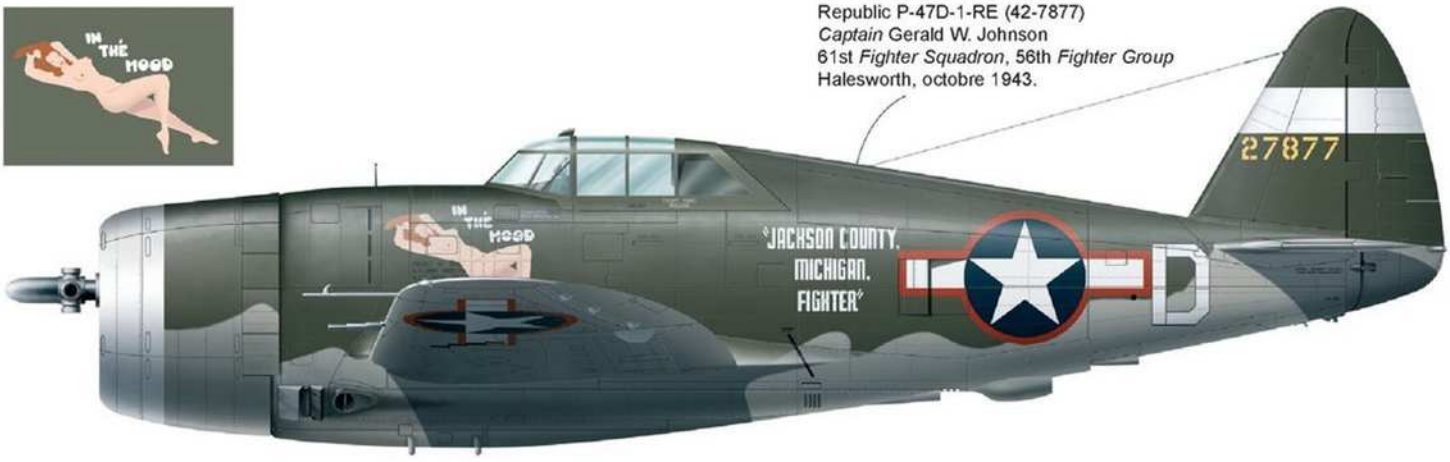
▶▶ Celle-là, nous ne pouvions décemment pas la laisser passer : Francis Gabreski sous son masque à oxygène.

Republic P-47D-5-RE (42-8487)
Captain Walker M. Mahurin
63rd *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*
Halesworth, mars 1944.

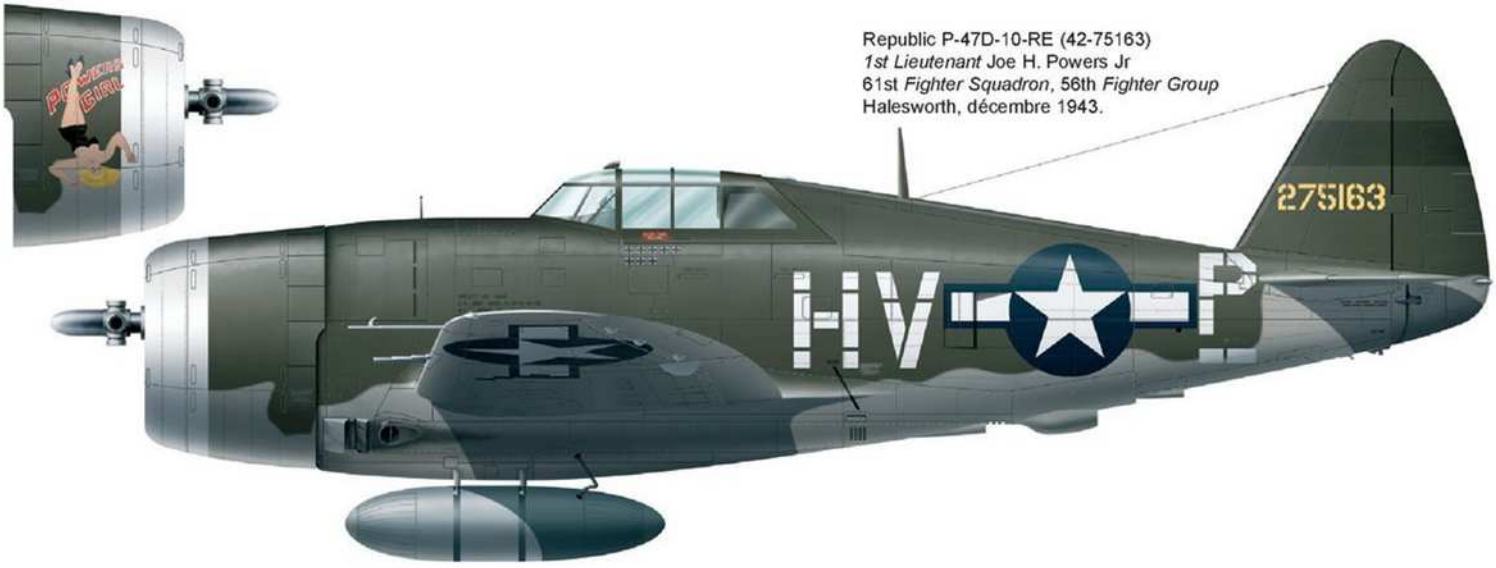
Republic P-47B-RE (41-6002)
Colonel Hubert Zemke
Commandant le 56th *Fighter Group*
Bridgeport, septembre 1942.



Republic P-47D-1-RE (42-7877)
Captain Gerald W. Johnson
61st *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*
Halesworth, octobre 1943.



Republic P-47D-10-RE (42-75163)
1st Lieutenant Joe H. Powers Jr
61st *Fighter Squadron*, 56th *Fighter Group*
Halesworth, décembre 1943.



▶ Le P-47C-2-RE (41-6232) du *1st Lieutenant* Hima O. Bevins posé près de Paris après un combat contre des Fw 190, le 3 septembre 1943. Le pilote est fait prisonnier. Son insigne personnel représente Superman en train de cogner Hitler, ce qui n'a pas dû amuser les soldats allemands venus récupérer l'épave. L'appareil, appartenant au 61st *Fighter Squadron*, était probablement codé HV-B, mais un Allemand masque en partie la lettre individuelle. (Collection de l'auteur)

▶ Cet autre P-47C-2 (UN-O, 41-6216) sera également perdu en opérations, le 19 août 1943, avec le *2nd Lieutenant* Glenn L. Hodges aux commandes. En fait, il a été victime d'une panne de moteur et a amerri dans l'estuaire de l'Oosterschelde (près du Noord Beveland, en Hollande). Le pilote a été fait prisonnier. Sur cette photo pose un autre « jockey », le *2nd Lieutenant* Wayne T. O'Connor, avec son chien Slipstream. (Collection de l'auteur)

▶ Le P-47M-1 (44-21118) habituellement piloté par le *1st Lieutenant* Arthur T. Shupe. Dans les derniers mois de la guerre, les membres du 56th *Fighter Group* ont adopté des couleurs de camouflage tout à fait originales. Le 61st FS a peint ses avions entièrement en noir mat (ou *Midnite Blue*), avec le gouvernail rouge, le 62nd FS en *Dark Green* et *Light Sea Grey*, avec le gouvernail jaune et les surfaces inférieures aluminium, et le 63rd FS en deux tons de bleu (*Dark Mediterranean Blue* et *Azure Blue*), avec un gouvernail bleu clair et le dessous entièrement aluminium.

78th *Fighter Group*

The Duxford Eagles

◀ Le *Captain* George J. Hays, à bord de PAPPY, son P-47C-2-RE 41-6243, conduit sa section du 84th *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*, pour une escorte de B-17 du 91st *Bombardment Group* en route pour Brême, le 11 juin 1943.

Le 78th FG est activé à Baer Field (Indiana), le 9 février 1942. Après un entraînement en Californie, il part pour l'Angleterre avec ses P-38 Lightning et s'établit à Goxhill, le 1er décembre 1942.

Toutefois, deux mois plus tard, alors que le groupe n'est pas encore entré en action, il perd la plupart de ses pilotes et la totalité de ses P-38, qui sont transférés à la 12th AF en Afrique du Nord. Il est alors ré-équipé en P-47.

Il effectue sa première mission de guerre le même jour que le 56th FG, le 13 avril 1943, depuis Duxford, une base sur laquelle il a emménagé quelques jours plus tôt et où il restera jusqu'à la fin de la guerre en Europe.

Le 78th FG a à son crédit quelques grandes premières. Il donne son premier as à la 8th AF, le *Captain* Charles P. London du 83rd FS, qui obtient ce statut tant convoité avec un doublé en date du 30 juillet 1943. Il est à noter qu'il avait été précédé de près de deux ans par les *Pilot Officer* William R. Dunn et *Flight Officer* Gregory A. Daymond du N° 71 *Squadron* – un des *Eagle Squadrons*, mais comme l'Air Force manifeste une certaine défiance vis-à-vis de tout ce qui n'est pas ou n'a pas été sous son contrôle, c'est à London que reviendra le titre officiel de premier as américain du théâtre d'opérations européen.

Ce même 30 juillet 1943, connaissant des ennuis de moteur et perdant de l'altitude, le *1st Lieutenant* Quince L. Brown (84th FS) rentre à la base en faisant du rase-mottes. À l'ouest de Rotterdam, il vide ses munitions sur une locomotive et une batterie de *Flak*. C'est le premier strafing effectué par un chasseur de la 8th AF, bien avant la directive du 8 février 1944 enjoignant aux pilotes d'escorte de rentrer à basse altitude pour tirer sur tout ce qui bouge... ou ne bouge pas, du moins que c'est allemand.

C'est également ce jour que choisit le *Major* Eugene P. Roberts, qui commande le 84th FS, pour remporter le premier triplé homologué à un pilote de la 8th AF.

Les premiers P-51 arrivent à Duxford au mois de décembre 1944 et à la fin du mois, le groupe a rendu tous ses Jug.

Autre première, le 78th FG est officiellement crédité de la première victoire de l'USAAF sur un Me 262.

Le 28 août 1944, le *Major* Joseph Myers et son ailier, le *1st Lieutenant* Manford O. Croy Jr., appartenant au 82nd FS, font partie de la section qui protège les autres P-47D du groupe engagés dans une mission de bombardement en piqué et de mitraillage dans la région de Bruxelles. Myers raconte :

« Alors que nous patrouillions à l'ouest de Bruxelles vers 3 300 m, j'ai aperçu ce qui m'a semblé être un B-26, volant à 150 m vers le sud, à une très grande vitesse. Je suis aussitôt descendu pour voir de plus près et, bien qu'en piqué à 45° avec mon badin indiquant 450 [nœuds, soit environ 800 km/h - NDA], je parvenais difficilement à réduire la distance qui me séparait de l'appareil non identifié. À 1 500 m, pratiquement à la verticale de l'appareil, je me suis rendu compte qu'il ne s'agissait pas d'un B-26. Il était peint en bleu ardoise et avait un nez arrondi. Je n'ai pas vu ses armes, parce qu'il a entrepris des manœuvres évasives, qui consistaient en une série de petits changements de direction qui n'excédaient pas 90°. Son rayon de virage était très large et, en piquant à 450 au badin, j'avais peu de mal à tourner à l'intérieur de ses virages. À aucun moment, il n'a fait l'effort pour monter ou virer à plus de 90°. J'étais à moins de 600 m au-dessus et juste derrière lui et j'ai mis les gaz à fond pour un piqué à 45° dans un dernier effort pour me rapprocher.

« À cette distance, j'ai pu me rendre compte de la similitude entre l'appareil et les silhouettes de reconnaissance du Me 262. À pleine puissance et avec l'avantage de l'altitude, la distance entre nous s'est réduite.

◀ Le P-47C-5-RE (41-6345) du *1st Lieutenant* Richard A. Hewitt, à Duxford, printemps 1943.

Période opérationnelle sur P-47
Avril 1943 - décembre 1944
Victoires : 259

État-major
Victoires sur P-47 : 3

Col A. Peterson	07.05.42
LtCol M.F. McNickle	07.43
Col J.J. Stone	31.07.43
Col F.C. Gray Jr	22.05.44

82nd FS (MX)
Victoires sur P-47 : 84

Maj J. Dayhuff	11.05.42
Maj J.J. Oberhanlsy	07.08.43
Maj N.D. Munson	18.05.44
Capt J.W. Wilkinson	23.05.44
Capt W.A. Guilfoyle	04.06.44
Capt B.I. Mayo Jr	08.06.44
Maj N.D. Munson	14.07.44
Capt C.R. Clark	20.07.44
Maj J. Myers	02.08.44
LtCol. J.J. Oberhansly	22.08.44
Maj R.E. Conner	28.08.44
LtCol. J. Myers	02.12.44
Maj H.I. Downing	05.12.44

83rd FS (HL)
Victoires sur P-47 : 96

Col J.J. Stone	07.05.42
Maj J.C. Davis Jr	01.07.43
Maj O.E. Gilbert	18.01.44
Maj W.H. Julian	13.01.44
Maj S.R. Beckley	09.10.44
Maj W.H. Julian	31.12.44

84th FS (WZ)
Victoires sur P-47 : 76

Maj. E.P. Roberts	08.42
Maj J.C. Price	28.09.43
Maj H.E. Stump	25.02.44
Capt R.M. Holly	11.06.44
Maj B.I. Mayo Jr	13.07.44
Maj L.P. Marshall	25.09.44

Bases

Goxhill	01.12.42
Duxford	04.43

▶ Le P-47D-27-RE (42-27339) du 82nd *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*, à bord duquel le *Major* Joseph Myers remporte la toute première victoire officielle alliée contre un Me 262, le 28 août 1944. Juste derrière, Miss Behave du *Captain* James W. Wilkinson, commandant le 82nd FS. Il sera tué dans un accident le 4 juin 1944.

▶ Eugene P. Roberts, alors encore *Major* au 84th FS, se fait remarquer le 30 juillet 1943 en revendiquant le premier triplé de la 8th AF : deux Fw 190 et un Bf 109 au-dessus de la Hollande. Il effectuera un second tour d'opérations comme commandant du 364th FG, mais n'ajoutera pas de victoire à son palmarès qui en compte 9 confirmées et 1 probable.

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Maj Q.L. Brown	84	12,33	-	-	12,33
Capt A.M. Juchheim Jr	83	9,00	-	-	9,00
Col E.P. Roberts	84	9,00	-	-	9,00
Capt J.J. Hockery	82	7,00	-	1,00	8,00
LtCol J. Oberhansly Jr	EM+82	6,00	-	-	6,00
2/Lt G.M. Turley	82	6,00	-	-	6,00
Capt J.W. Wilkinson	82	6,00	-	-	6,00
1/Lt P.E. Pompetti	84	5,00	-	-	5,00
Maj J.C. Price	84	5,00	-	-	5,00
LtCol W.H. Julian	83	3,00	2,00	-	5,00

À 500 m derrière lui, alors que je m'apprêtais à ouvrir le feu, l'avion ennemi a coupé les gaz et s'est posé sur le ventre dans un champ labouré. Il a touché le sol juste quand j'ai appuyé sur la détente, alors j'ai continué à tirer jusqu'à une distance de 100 m, observant de nombreux coups au but autour de l'habitacle et des turbines. Il a traversé plusieurs champs en glissant, s'est immobilisé et a pris feu. »

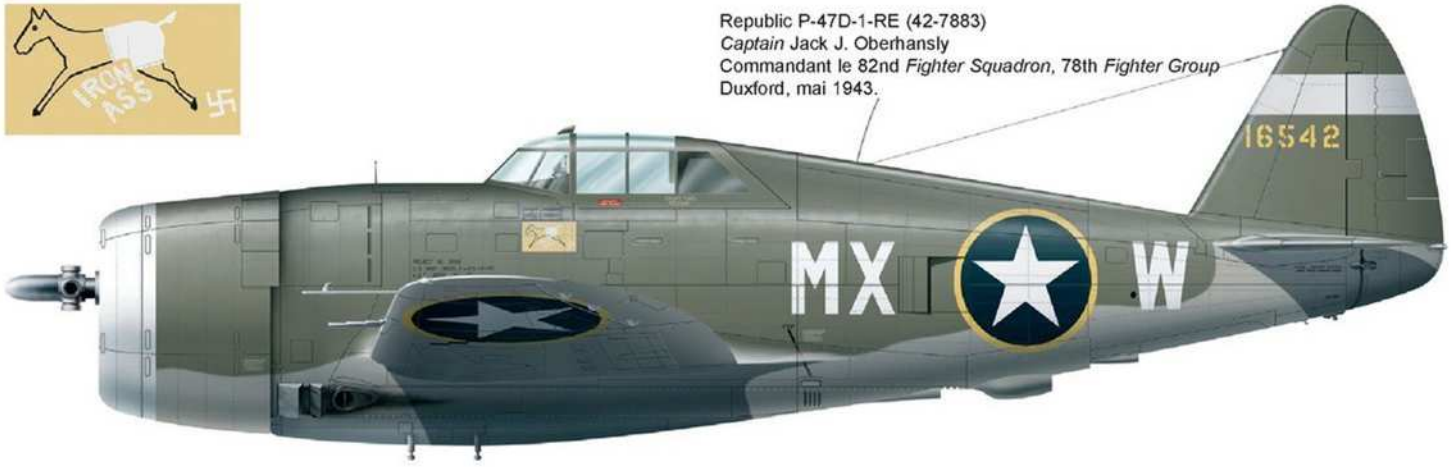
Cette « victoire » – la toute première homologuée à l'aviation alliée contre un Me 262 – est officiellement partagée entre Myers et son ailier. Le *Feldwebel* Hieronymus Lauer, appartenant au *Kommando* Schenck, n'était pas du tout en train d'atterrir, comme on le lit un peu partout. Considérant que sa faible altitude le condamnait à une mort certaine en cas d'évacuation, il a préféré s'écraser au sol pour échapper aux balles de Myers.

Le 78th FG reçoit une DUC pour son appui à l'opération « Market Garden ». Il en recevra une seconde en avril 1945.

Le bilan global du 78th FG s'établit à 326 victoires aériennes et 358,5 au sol en 450 missions.

Onze as ont volé au 78th FG, le lecteur en trouvera le détail plus haut.

Republic P-47C-65-RE (41-6335)
Captain Charles P. London
83rd *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*
Duxford, mai 1943.



Republic P-47D-1-RE (42-7883)
Captain Jack J. Oberhansly
Commandant le 82nd *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*
Duxford, mai 1943.

Republic P-47D-5-RE (41-6630)
Major Eugene P. Roberts
84th *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*
Duxford, août 1943.

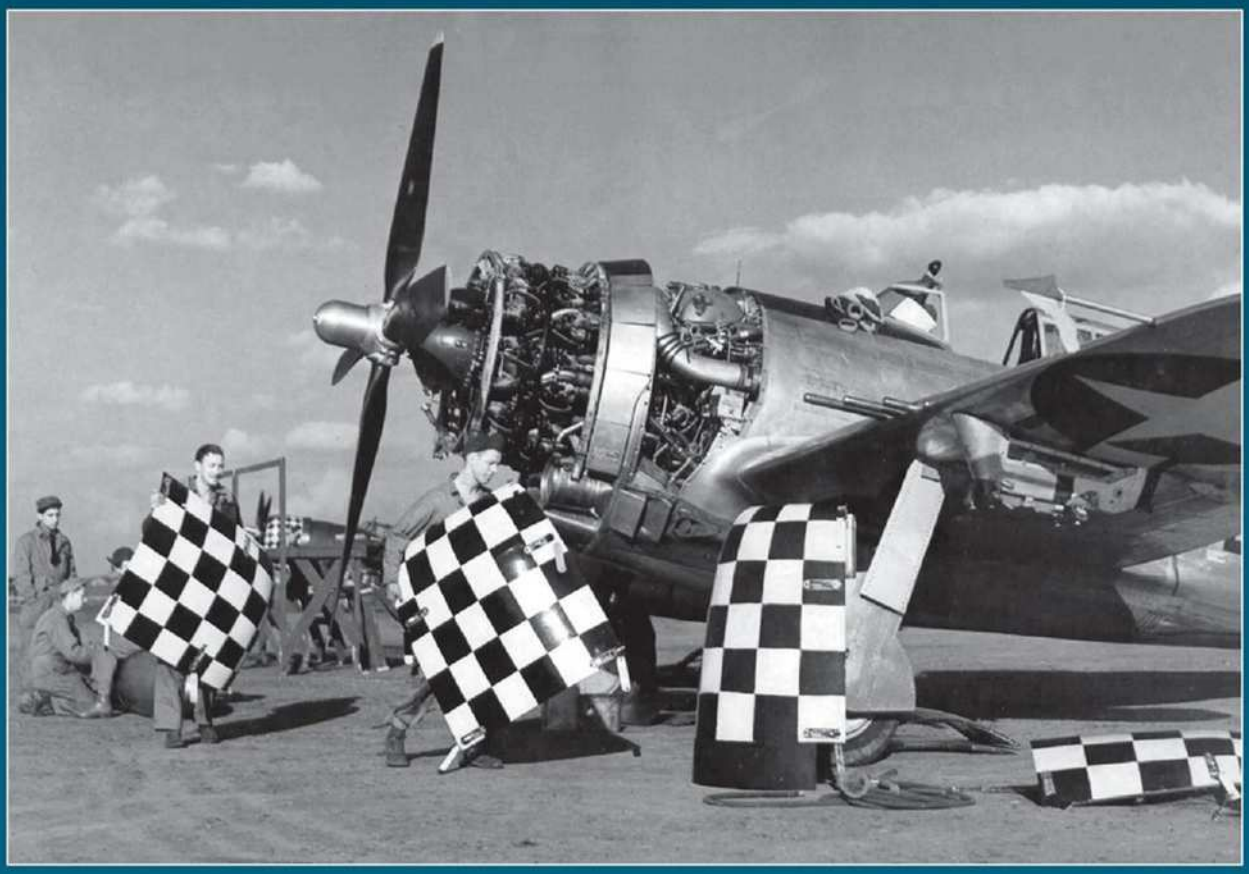
Republic P-47D-22-RE (42-26387)
Captain James W. Wilkinson
Commandant le 82nd *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*
Duxford, juin 1944.

▲ Le P-47D-28-RE (44-19566) du *Lieutenant Colonel* Jack J. Oberhansly, commandant le 78th *Fighter Group*, à Duxford, le 26 août 1944. Comme les états-majors de groupe ne disposaient pas de services techniques, leurs avions étaient administrativement rattachés au *Squadron* qui avait fourni l'appareil. Le P-47 d'Oberhansly porte le code MX-X, qui est celui de son ancien *Squadron*, le 82nd FS. Il remportera sa sixième et dernière victoire (un Ju 88) à son bord, le 28 août.

▶ Le *1st Lieutenant* Quince L. Brown du 84th FS sur l'aile de son P-47D-6-RE (42-74753), baptisé Okie (Brown était natif de l'Oklahoma et avait du sang indien dans les veines). Descendu par la *Flak* près de Schleiden, dans le massif de l'Eifel, le 6 septembre 1944, il sera abattu par un officier SS en tentant de s'échapper.

▼ Le P-47D-23-RA 42-27607 du 82nd FS est perdu le 3 septembre 1944, lorsque le *2nd Lieutenant* Richard D. Stark est atteint par la *Flak* lors d'un mitraillage d'un convoi ferroviaire dans la région de Maastricht. Stark sera fait prisonnier.

▲ War Eagle, le P-47D-6-RE 42-74742 WZ-O du *Captain* Julius P. Maxwell du 84th FS. Il a baptisé son avion en hommage à son équipe de football de l'université d'Auburn, dans l'Alabama.



◀ Un P-47D-22-RE du 83rd FS en cours de maintenance au printemps 1944. Cette photo montre bien que la taille des damiers était calculée de manière à les peindre sur les panneaux démontés afin d'éviter les raccords.

◀ Le *Colonel* Frederic C. Gray Jr pose avec ses mécanos devant son P-47D-25-RE (HL-Z, 42-26391), baptisé Mr.Ted, à Duxford, le 10 juillet 1944.

Republic P-47D-22-RE (42-26020)
1st Lieutenant Alwin M. Juchheim
83rd *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*
Duxford, mai 1944.

▲ Alwin Juchheim juché sur son P-47D-6-RE (42-74690, HL J) à bord duquel il remporte ses cinq premières victoires. Le 28 mai 1944, il est victime d'une collision aérienne avec un P-51 lors de sa 77e mission de guerre au-dessus de Gardelegen. Il s'en sort sans une égratignure, mais termine la guerre au *Dulag Luft*.

► Cette photo spectaculaire montre le *1st Lieutenant* Peter E. Pompetti du 84th FS en train de mitrailler un LeO 451 du IV./TG 4 quelques secondes avant d'être atteint par un obus de la *Flak* du terrain du Bourget, le 17 mars 1944. L'avion (WZ-Z, 42-74641) ira s'écraser sur un pavillon de Villetaneuse, tandis que Pompetti, après être descendu en parachute, sera arrêté par les Allemands. On distingue vaguement la basilique de Saint-Denis au fond.

▲ Le *Captain* James W. Wilkinson, commandant du 82nd FS, participe à de nombreuses missions très dangereuses de strafing de terrains défendus par une puissante *Flak*, comme ici où on le voit « poivrer » un He 111. Il trouvera la mort, bêtement si l'on peut dire, en percutant une colline au Pays de Galles, le 4 juin 1944. Sa jeune veuve viendra recevoir à Duxford des mains du *Brigadier General* Murray C. Woodbury, commandant le 66th *Fighter Wing* de la 8th *Air Force*, la *Distinguished Service Cross* et la *Silver Star* qui lui ont été décernées à titre posthume.

◀ Le P-47D-5-RE (42-8524) du *1st Lieutenant* Harding R. Zumwalt du 83rd *Fighter Squadron*, 78th *Fighter Group*. Son avion était décoré d'une représentation de Superman.

◀ Rodger The Lodger, le P-47D-22-RE du *2nd Lieutenant* Charles D. Whitefield, appartenant au 84th FS du 78th FG. Duxford, 16 eptembre 1944.

352nd *Fighter Group*

The Bluenosed Bastards of Bodney

Période opérationnelle sur P-47
Septembre 1943 - mai 1944
Victoires : 68

État-major
Victoires sur P-47 : 2
LtCol E.M. Ramage 01.12.42
Col J.L. Mason 17.05.43

328th FS (PE)
Victoires sur P-47 : 31
Capt J.H. Posten 01.12.42
Maj E.W. Stewart 04.43
Maj H.G. Lund ?
Maj J.B. Donalson 11.03.44

486th FS (PZ)
Victoires sur P-47 : 7
Capt W.J. Hennon 01.12.42
LtCol I.H. Richmond 04.43
Maj W.O. Jackson 19.04.44

487th FS (HO)
Victoires sur P-47 : 28
LtCol J.C. Meyer 01.12.42

Bases
Bodney 07.07.43

Activé le 1er octobre 1942 et équipé de P-47, le 352nd FG traverse l'Atlantique pour venir s'établir à Bodney, le 7 juillet 1943. Outre le 328th FS, il se compose de deux *Squadrons*, les 486th et 487th, qui ont repris les traditions de deux unités détruites à Bataan, les 21st et 34th *Pursuit Squadrons*.
Le 352nd FG effectue sa première mission de guerre le 9 septembre 1943 et commence sa transformation sur P-51 à partir du 20 avril 1944.
Il a remporté un total de 504,5 victoires aériennes et 287 au sol en 420 missions de combat. Le nombre de ses as s'élève à 28, mais deux d'entre eux le deviendront avec une autre unité. Un seul pilote a obtenu ce statut sur P-47, mais pour étoffer un peu notre tableau, nous l'avons complété avec quelques pilotes qui l'auraient également obtenu s'ils avaient volé plus longtemps sur Jug.

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Capt V.K. Meroney	487	9,00	-	-	9,00
Capt J.F. Thomell	328	4,25	13,00	-	17,25
Maj D.S. Bryan	328	3,83	10,00	-	13,83
Maj G.E. Preddy	328	3,00	23,83	-	26,83
LtCol J.C. Meyer	328+487	3,00	21,00	2,00	26,00

Page de droite :
▶ Le *1st Lieutenant* Virgil K. Meroney, le seul as sur P-47 du 352nd FG, manifeste sa joie après avoir remporté sa cinquième victoire, le 30 janvier 1944. Il sera fait prisonnier le 8 avril 1944.

▶▶ Deux grands as du 352nd FG : à gauche, le *Captain* George E. Preddy et le *1st Lieutenant* William T. Whisner Jr. (grades donnés au moment de la photo). Preddy sera tué le 25 décembre 1944, alors que, avec ses 26,83 victoires, il menaçait le record de Gabreski. La photo a été prise peu après le sauvetage de Preddy, qui a dû sauter en parachute au-dessus de la Manche, le 29 janvier 1944.

▼ L'un des grands as du groupe, William « Bill » Whisner du 487th FS dans son P-47D-2-5E (42-8400). On note que le code a été repeint, l'appareil ayant servi au 355th FG. Il le baptisera BEVERLY. Whisner ne remporte qu'une seule victoire sur Jug, un Fw 190 abattu le 29 janvier 1944. Il finira la guerre avec 15,5 victoires, auxquelles il en ajoutera 5,5 de plus en Corée. (Collection de l'auteur)

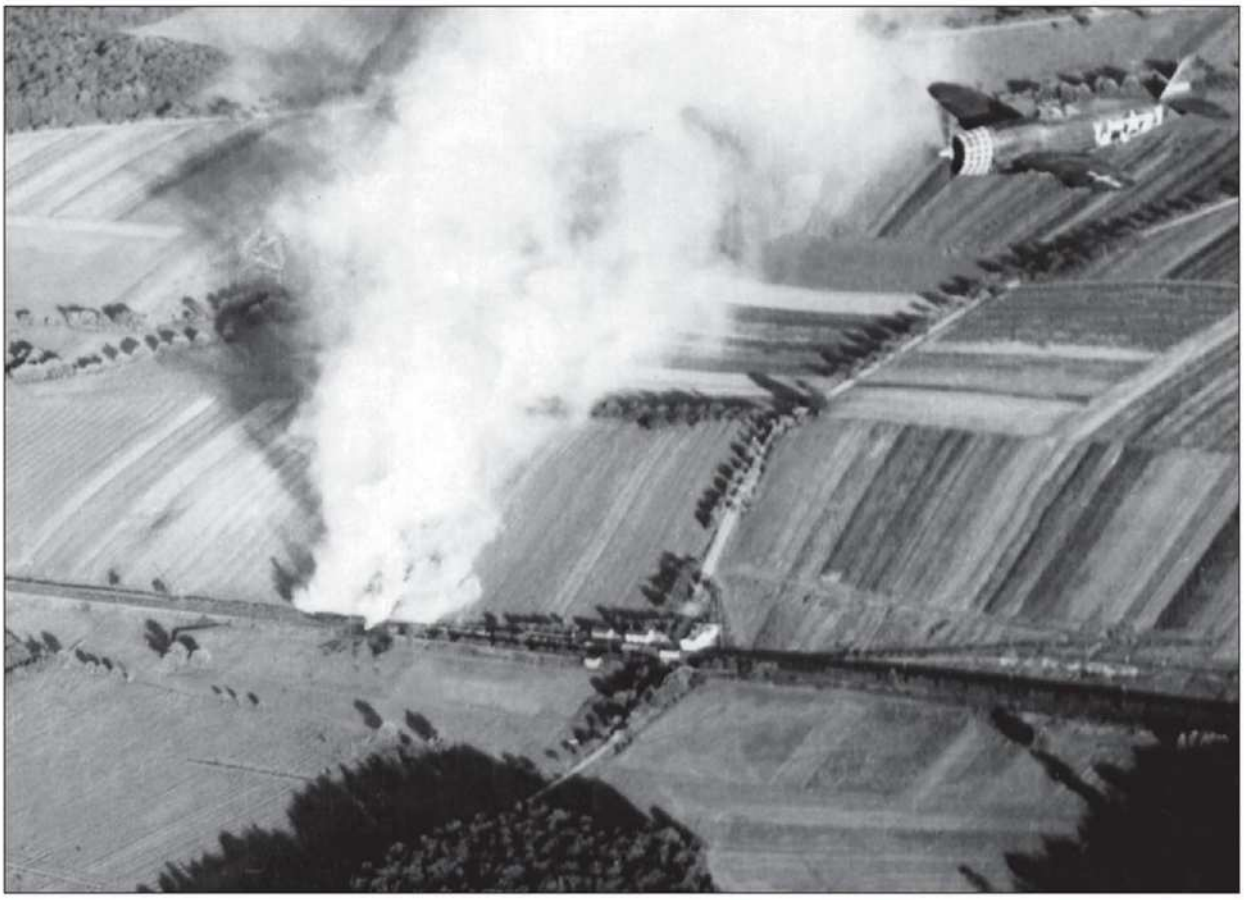
Republic P-47D-5-RE (42-8473)
Captain Virgil K. Meroney
487th *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
Bodney, mars 1944.

Republic P-47D-5-RE (42-8500)
Captain George E. Preddy Jr.
487th FS *Fighter Squadron*, 352nd *Fighter Group*
Bodney, décembre 1943.

353rd *Fighter Group*

The Slybird Group

Le 353rd FG est activé le 1er octobre 1942 et s'entraîne sur P-40. Il reçoit des Thunderbolt en février 1943 et part pour l'Angleterre, le 27 mai.
Installé d'abord à Goxhill, il déménage pour Metfield, le 3 août, et enfin pour Raydon, d'avril 1944 à la fin de la guerre.
Placé temporairement sous le commandement tactique de l'expérimenté *Colonel* Hubert Zemke, du 56th FG, il exécute sa première mission, le 9 août 1943. Le 17 août, le *Major* Loren G. McCollom remporte la première victoire du 353rd FG et le *Captain* Walter C. Beckham devient son premier as, le 10 octobre.
Il met au point les techniques d'attaque au sol et de bombardement en piqué qui seront ultérieurement adoptées par la 9th AF.
Le 353rd FG est transformé sur P-51 Mustang en octobre et le 20 de ce même mois, il effectue sa première mission sur ce type d'appareil.
En 447 missions, le 353rd FG a revendiqué 328 victoires aériennes et 414 au sol. Il a permis à 15 pilotes de devenir as, dont 5 d'entre eux l'ont été sur P-47.
Il est décoré d'une DUC pour son action au cours de l'invasion de la Hollande, en septembre 1944.



▲ Un P-47D du 351st FS survole une locomotive détruite lors du retour d'une mission d'escorte quelque part en Allemagne.

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Col G.E. Duncan	EM	19,50	-	-	19,50
Maj W.C. Beckham	351	18,00	-	-	18,00
LtCol KW. Gallup	350+EM	9,00	-	-	9,00
Maj J.N. Poindexter	352	7,00	-	-	7,00
Capt W.J. Maguire	351	6,00	1,00	-	7,00

Période opérationnelle sur P-47
Août 1943 - octobre 1944
Victoires : 206

État-major
Victoires sur P-47 : 25,5

LtCol J.A. Morris	15.10.42
LtCol L.G. McCollum	18.08.43
Col G.E. Duncan	25.11.43
Col B. Rimerman	07.07.44

350th FS (LH)
Victoires sur P-47 : 62

1/Lt W.E. Hopkins	10.42
Capt B. Rimerman	?
Capt S.R. Piddock Jr	11.43
Capt D.E. Newhart	01.05.44
Maj K.W. Gallup	12.06.44

351st FS (YJ)
Victoires sur P-47 : 63,5

1/Lt S. Christian	10.42
Capt W.C. Beckham	11.43
Maj S. Christian	22.02.44
Capt F.H. Lefebvre	03.08.44

352nd FS (SX)
Victoires sur P-47 : 55

1/Lt W.B. Bailey	10.42
Capt R.E. Robertson	04.44
Maj W.B. Bailey	05.44
Capt J.N. Poindexter	07.44
Capt W.H. Juntilla	08.44

Bases

Goxhill	06.43
Metfield	03.08.43
Raydon	04.44

Republic P-47D-5-RE (42-8476)
Captain Walter C. Beckham
Commandant le 351st *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*
Metfield, octobre 1943.

▲ Le *Major* Ben Rimerman (à gauche), commandant le 350th FS, félicite le *Major* Walter C. Beckham, commandant le 361st FS, après une mission réussie, fin 1943. Rimerman est crédité de 4,5 victoires.

◄ et ▼
La triste fin de LITTLE DEMON II (42-75226) dans les environs de Bonn, après le mitraillage d'un aérodrome près d'Ostheim qui a mal tourné, le 22 février 1944. Walt Beckham semble quelque peu dépité par sa mésaventure.
Au moment de sa capture, Beckham était l'as n° 1 de la 8th AF avec 18 victoires, remportées en 57 missions, ce qui est un rythme tout à fait comparable à celui des grands as de la Luftwaffe. (Bundesarchiv-Coblence)

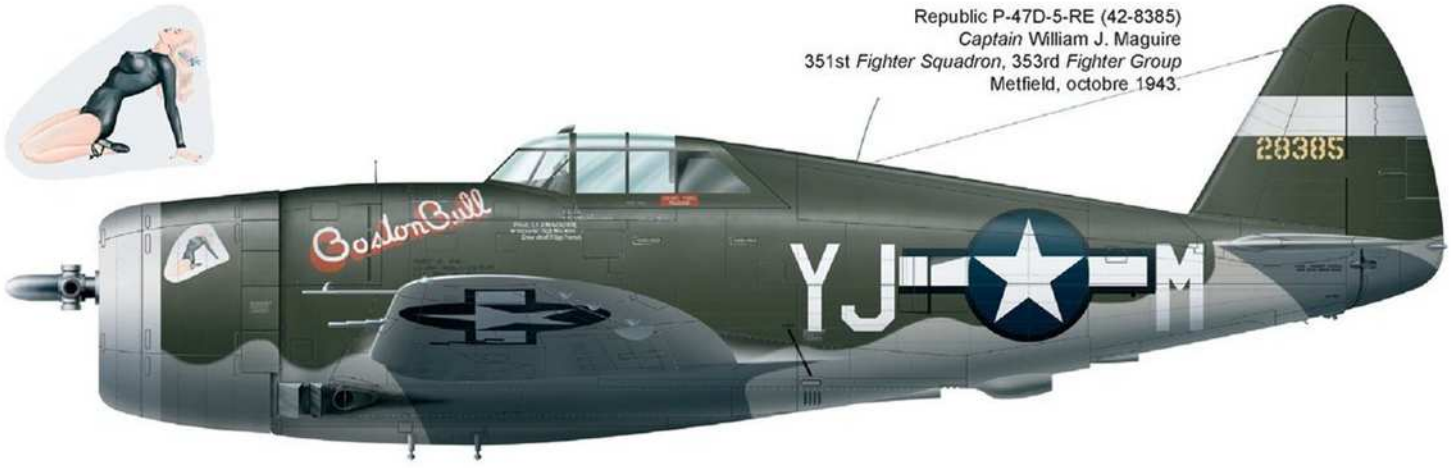
▲ Le *Captain* Dewey E. Newhart, commandant le 350th FS, devant son P-47D 42-76141, baptisé MUD N' MULES. Il est abattu et tué en combat aérien dans la région de Dreux, le 12 juin 1944. Il pilotait alors le 42-26402 SOUBRETTE, attribué au *Lieutenant Colonel* Wayne K. Blickenstaff.

◥ et ▶ Le *Colonel* Glenn E. Duncan, qui commande le 353rd FG par deux fois (la seconde d'avril à septembre 1945), en est aussi le plus grand as avec un total de 19,5 succès. L'interruption dans son commandement est due au fait qu'il a été abattu par la *Flak* le 7 juillet 1944. Caché par la Résistance hollandaise, il devra attendre la libération d'Arnhem, le 14 avril 1945. Réprimandé pour avoir baptisé son avion FLYING DEATH (la mort volante), il se contentera de le renommer « colombe de la paix » en conservant le même insigne ! Tous ses avions seront baptisés DOVE OF PEACE et numérotés jusqu'à VIII.

▼ Le *Captain* Lonnie M. Davis se voit affecter l'ancien avion de Newhart, dont il conservera l'insigne et le nom de baptême du côté gauche en hommage au disparu, mais apposera sa marque personnelle du côté droit.

Republic P-47D-5-RE (42-8634)
Major Glenn E. Duncan
Executive Operations Officer 353rd *Fighter Group*
Metfield, septembre 1943.

Republic P-47D-28-RE (44-19562)
Lieutenant Colonel Kenneth W. Gallup
Commandant le 350th *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*
Raydon, août 1944.



Republic P-47D-5-RE (42-8385)
Captain William J. Maguire
351st *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*
Metfield, octobre 1943.

Republic P-47D-25-RE (42-26472)
1st Lieutenant William F. Tanner
350th *Fighter Squadron*, 353rd *Fighter Group*
Raydon, août 1944.

355th *Fighter Group*

The Steeple Morden Strafers

Republic P-47D-5-RE (42-8413)
Captain Norman E. Olson
357th *Fighter Squadron*, 355th *Fighter Group*
Steeple Morden, février 1944.

Après avoir été activé le 12 novembre 1942 et avoir suivi une période d'entraînement aux États-Unis, le 355th FG s'installe début juillet 1943 en Angleterre, à Steeple Morden, où il demeurera pendant la durée de la guerre.
Il effectue sa première mission de guerre le 14 septembre 1943. En mars 1944, il commence sa transformation sur P-51.
Il est crédité de 339 victoires aériennes sur l'ensemble de son séjour en Europe, mais c'est surtout dans les attaques au sol que le 355th FG se distingue (d'où son surnom) en étant crédité de la destruction de 502,5 avions ennemis, soit plus que n'importe quel autre groupe de la 8th AF.
Le groupe n'ayant remporté que 37 victoires aériennes sur P-47, il n'est donc pas surprenant qu'un seul de ses 21 as ait remporté au moins cinq succès sur Jug.
Il s'agit du *Captain* Normann E. Olson, avec 6 victoires sur un total de 6.

Période opérationnelle sur P-47
Septembre 1943 - mars 1944
Victoires : 37

État-major
Victoires sur P-47 : 2
Col W.J. Cummings Jr 12.12.42

354th FS (WR)
Victoires sur P-47 : 5
1st/L J.R. Williams 03.02.43
Maj C.H. Kinnard 22.11.43

357th FS (OS)
Victoires sur P-47 : 15
1st/L E.D. Szaniawski 02.02.43

358th FS (YF)
Victoires sur P-47 : 15
1st/Lt R.B. Myers 08.02.43

Bases
Steeple Morden 09.07.43

▶ BUNKY, le P-47D du *Lieutenant* John J. Gilmore du 358th FS, tué sur son P-51B BUNKY III, près de Metz le 28 août 1944.

356th *Fighter Group*

Le 356th FG est activé le 12 décembre 1942 et s'envole pour l'Angleterre au mois d'août 1943. Il prend ses quartiers à Goxhill, le 27 août, avant d'être relogé à Martlesham Heath, le 5 octobre 1943 et ce, jusqu'à la cessation des hostilités.
Équipé dès l'origine de P-47, il effectue sa première mission de guerre le 15 octobre. Il est transformé sur P-51 en novembre 1944.
Le 356th FG est crédité de 200 victoires aériennes entre octobre 1943 et mai 1945, auxquelles s'ajoutent 75,5 avions ennemis détruits au sol, le plus petit score de tous les groupes de chasse de la 8th AF.
Comme toutes les unités ayant participé à l'invasion de la Hollande, il recevra une DUC pour son action des 17, 18 et 23 septembre 1944.
Il a produit un as, sans tenir compte de ceux qui l'étaient déjà ou le seront ultérieurement avec d'autres unités.

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
LtCol D.F. Thwaites	361	6,00	-	-	6,00
Maj D.J. Strait	361	3,00	10,50	-	13,50
Maj J.W. Vogt (*)	360	3,00	5,00	-	8,00
Maj G.R. Johnson (*)	360	1,00	15,50	-	16,50
LtCol D.A. Baccus	350+EM	2,00	3,00	-	5,00

(*) Toutes victoires remportées sur P-47.

◀ Le *Major* Donald J. Strait du 361st *Fighter Squadron*. Il remporte un total de 13,5 victoires, dont 3 sur P-47. Il pose ici devant son P-47D-20-RE (42-76546), baptisé, comme tous ses appareils, JERSEY JERK en souvenir de son New Jersey natal. Après la guerre, il deviendra d'ailleurs commandant de l'*Air National Guard* du New Jersey et prendra sa retraite en 1976 avec le grade de *Major General*.

◀ Alignement de Thunderbolt du 361st *Fighter Squadron* sur le tarmac de Martlesham Heath, vers l'été 1944. Au premier plan, le 42-75419, baptisé BAD PENNY, du *1st Lieutenant* Robert Gibson et, derrière, le 42-8394 du *1st Lieutenant* Evert Korhorn. Le numéro de série du dernier n'est pas lisible, mais il s'agit d'un D-22-RE, reconnaissable à son fini aluminium.

Période opérationnelle sur P-47
Octobre 1943 - novembre 1944
Victoires : 113

État-major
Victoires sur P-47 : 2

LtCol H.J Rau	09.02.43
Col E.A. Malmstrom	28.11.43
LtCol P.E. Tukey Jr	24.04.44
LtCol D.A. Baccus	03.11.43

359th FS (OC)
Victoires sur P-47 : 26

Maj D.A. Baccus	19.06.43
Maj E.J. White Jr	26.04.44
Maj M.J. Burke	08.44
Capt R.A. Rann	09.44
LtColj E.J. White Jr	10.44

360th FS (PI)
Victoires sur P-47 : 37

Maj C.H. Kinnard Jr	28.05.43
Maj J.R. Williams	26.11.43
LtCol. A.E. Krieger	03.44
Maj JW. Vogt Jr	05.44
LtCol J.N. Wood	10.44

361st FS (QI)
Victoires sur P-47 : 48

Maj F.C. Roberts Jr	30.01.43
LtCol W. Waller III	26.11.43
Maj J.M. Cooper	16.07.44

Bases

Goxhill	27.08.43
Martlesham Heath	05.10.43

Republic P-47D-10-RE (42-75214)
2nd Lieutenant David F. Thwaites
361st *Fighter Squadron*, 356th *Fighter Group*
Martlesham Heath, mars 1944.

359th *Fighter Group*

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Maj R.S. Wetmore	370	4,25	17,00	-	21,25
Capt R.J. Booth	369	4,00	4,00	-	8,00
LtCol R.W. Evans	EM	4,00	2,00	-	6,00

Période opérationnelle sur P-47
Décembre 1943 - avril 1944
Victoires : 37

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col A.P. Tacon Jr	01.43

368th FS (CV)
Victoires sur P-47 : 6

LtCol A.R. Tyrrell	03.43

369th FS (IV)
Victoires sur P-47 : 13

Maj R.V. Gray	03.43
Maj W.H. Swanson	12.43
Maj C.S. Irvine	04.44

370th FS (CS)
Victoires sur P-47 : 18

Maj J.B. Murphy	16.03.43

Bases

East Wretham	10.43

Activé le 15 janvier 1943, mais sans personnel ni avion avant mars, le 359th FG s'entraîne sur P-47 avant de rejoindre East Wretham, en Angleterre, au début du mois d'octobre 1943.
Il réalise sa première mission de guerre le 13 décembre 1943. Il est rapidement transformé sur P-51 et, fin avril 1944, les derniers P-47 sont retirés des opérations. Cette brève période sur Jug explique les résultats assez faibles de ses pilotes, puisque pendant cette période, aucun n'atteindra les cinq victoires nécessaires pour devenir as.
Par la suite, seize le deviendront et le 359th FG finira la guerre avec 255,5 victoires aériennes à son actif, plus 98 au sol.
Comme plusieurs as ont ouvert leur compteur sur P-47, nous n'avons mentionné que les plus efficaces.

Republic P-47D-10-RE (42-75068)
1st Lieutenant Raymond S. Wetmore
370th *Fighter Squadron*, 359th *Fighter Group*
East Wretham, avril 1944.

▶ Ray Wetmore est non seulement le grand as du 359th FG, mais il se classe à la cinquième place du palmarès général de la 8th *Air Force*, jouant les trouble-fête parmi les élites des 56th et 352nd FG.

Il réalise cinq doublés et un triplé, mais son grand jour est incontestablement le 14 janvier 1945, quand il revendique 4,5 Fw 190 au cours du même combat.

Il ne lui manque que... 0,75 victoire pour être as à part entière sur Jug !

361st *Fighter Group*

The Yellow Jackets

▼ Le *1st Lieutenant* Vernon R. Richards du 374th *Fighter Squadron* dans son P-47D- 15-RE 42-75452, qui n'est d'ailleurs pas celui dans lequel il remportera ses deux victoires le 25 juin 1944.

LE REPUBLIC **P-47 THUNDERBOLT**

Le 361st FG, activé le 10 février 1943, est le dernier groupe de Thunderbolt à rallier l'Angleterre. Il prend ses quartiers à Bottisham, le 30 novembre 1943. Par la suite, il fait un court séjour en Belgique avant de revenir à Little Walden.

Il réalise sa première mission de guerre le 21 janvier 1944. En mai, il est transformé sur P-51.

Il est crédité de 222 victoires en l'air et 105 au sol pendant la durée de ses opérations. Il n'a donné que sept as et aucun ne l'a été pendant le peu de temps que le groupe a opéré sur Thunderbolt. Le plus approchant est le *Major* G.T. Merritt Jr avec trois victoires sur Jug sur un total de cinq.

Période opérationnelle sur P-47
Janvier - mai 1944
Victoires : 34

État-major
Victoires sur P-47 : 2
Col J.J. Christian 10.02.43

374th FS (B7)
Victoires sur P-47 : 11
Maj R.A. Webbs Jr 10.02.43

375th FS (E2)
Victoires sur P-47 : 15
Capt B.E. Melloan 10.02.43
Maj G.L. Merritt Jr 27.08.43

376th FS (E9)
Victoires sur P-47 : 6
Capt R.B. Caviness 10.02.43

Bases
Bottisham 30.11.43
Little Walden 26.09.44
Chièvres (B) 01.04.45
Little Walden 09.04.45

Republic P-47D-11-RE (42-75333)
Lieutenant Colonel Joseph J. Kruzel
361st *Fighter Group Air Executive*
Bottisham, mars 1944.

▲ Le *2nd Lieutenant* Dale F. Spencer à bord de son P-47D-22-RE. Cet as aux 9,5 victoires du 376th FS n'en remporte aucune sur Thunderbolt.

33rd *Fighter Squadron*

Détaché du 8th FG, le 33rd FS est affecté à l'*Iceland Base Command*, lorsque ses P-39 sont catapultés de l'USS *Wasp*, le 6 août 1941 – c'est-à-dire, quatre mois avant Pearl Harbor. Il est intégré au 342nd *Composite Group*, en septembre 1942. Toujours basé à Keflavik (Islande), il est rattaché au 24th *Composite Wing* après la dissolution du 342nd CG, en mars 1944, puis à nouveau à l'*Iceland Base Command*, en juin 1944.
Il est rééquipé en P-47 vers le mois de mai 1944. Le 33rd FS est crédité de 2,5 victoires, mais aucune sur P-47.
L'*Iceland Base Command* fait partie du théâtre EAME (*Europe, Africa, Middle-East*) et ses unités dépendent administrativement de la 8th AF.

◀ Un P-47D-22-RE du 33rd *Fighter Squadron*, accidenté à Keflavik (Islande) par le *1st Lieutenant* Clifford F. Martin, le 11 juin 1944.

5th *Emergency Rescue Squadron*

Le 7 mai 1944, à l'approche du débarquement, une conférence réunissant des membres de la 8th AF, du 65th *Fighter Wing* et de la RAF décide de la création d'une unité spécialisée dans la recherche en mer.
Sa mise en œuvre est confiée au 56th FG. Cette unité, connue sous le nom de *Detachment B*, est donc formée à Boxted avec des P-47 classés « war weary » (déclassés pour les missions de guerre) et confiée au *Captain* Robert P. Gerhart.
Le 16 janvier 1945, le *Detachment B* se déplace à Halesworth et devient le 5th *Emergency Rescue Squadron*.
Il remportera 938 victoires : les vies humaines que son action aura permis de sauver !

◀ Tony, le P-47D-15-RE 42-75855 du 5th ERS, codé 5F-A. L'appareil portait les initiales « VW » sous le *serial* indiquant qu'il était impropre aux missions de combat.
Il est équipé d'un réservoir ventral de 150 US gallons, d'un canot de sauvetage dont chacun des deux éléments est transporté sous une aile et de fusées éclairantes montées sous les conteneurs du canot.
Les P-47 du 5th ERS opéraient par paires à chaque départ de mission des *heavies* de la 8th AF. Dès qu'ils captaient un signal de détresse, ils survolaient l'épave. Tandis que l'un rentrait au terrain pour se ravitailler et signaler la position, l'autre lançait son canot et des fusées éclairantes pour marquer la position et tournait en rond jusqu'à l'arrivée d'un P-47 de relève ou d'une vedette de secours.

225904
2N

CHAPITRE IV

ETO

9TH AIR FORCE

La 9th *Air Force* est activée le 1er septembre 1941 et devient *Ninth Air Force* en avril 1942, une subtilité qui n'échappera à personne. Envoyée en Égypte en novembre 1942, elle participe activement à la campagne en Cyrénaïque et en Libye. Force aérienne polyvalente, elle perd la majeure partie de sa substance stratégique au-dessus des puits de pétrole de Ploesti, le 1er août 1943.

Alors que cette *Air Force* s'interroge sur son futur, son destin est pris en main par les politiques lors de la conférence Quadrant, tenue à Québec au mois d'août 1943. Cette conférence entérine le plan d'invasion du continent européen sous le nom de code « Overlord ». Elle approuve aussi la création d'une force aérienne tactique combinée anglo-américaine, distincte de la 8th AF, pour appuyer le débarquement, puis la progression des troupes alliées jusqu'à l'Allemagne au besoin.

Du côté américain, cette mission est confiée à la 9th AF du *Lieutenant General* Lewis H. Brereton, qui installe son QG en Angleterre, le 16 octobre 1943. Elle se compose de plusieurs commandements et, en particulier, des :

– IX *Tactical Air Command*, dédié à l'appui tactique des troupes de la *First Army* américaine du 6 juin 1944 au 8 mai 1945;

– XIX *Tactical Air Command*, chargé de l'appui de la *Third Army* américaine;

– XXIX *Tactical Air Command*, créé le 15 novembre 1944 pour appuyer la *Ninth Army* américaine.

Ces commandements, ainsi que les IX *Fighter Command* et IX *Air Defense Command* se partageront les quatre *Fighter Wings* (71st, 84th, 100th et 303rd) affectés à la *Ninth Air Force* au gré de la situation tactique.

En janvier 1944, la 9th AF ne compte qu'un groupe de P-51 (354th FG) et un de P-47 (358th FG). Ce n'est qu'au mois de mars que le mouvement s'amplifie.

La 9th AF est la première *Air Force* à mettre en œuvre la version à moteur Merlin du Mustang, un appareil dont alors personne ne veut, parce que *not invented here*. Cette tâche échoit au 354th FG, *The Pioneer Mustang Group*, qui effectue sa première mission de guerre sur P-51 le 1er décembre 1943. Jusqu'au débarquement, il opère sous le commandement tactique de la 8th AF.

Cependant, des mouvements de personnel à la tête de la 8th AF amènent à reconsidérer la question du chasseur d'escorte [1].

[1] Pour tout ce qui concerne la mise en service du P-51 au sein de la 8th AF, voir *Aéro-Journal* n° 3 (avril-mai 2008).

Le P-47 dans la 9th *Air Force*

◀ Lethal Liz' II, un P-47D-22-RE du 81st *Fighter Squadron*, 50th *Fighter Group*, à Carantan (Manche), trois semaines après le débarquement. Les troupeaux divaguant librement sur ces terrains improvisés constituaient un danger supplémentaire pour les aviateurs.

Il est bien évident que, comme le prouve amplement le 354th FG dès ses premières sorties, le P-51 est plus performant que le P-47 pour le combat aérien, tandis que le Thunderbolt, avec son moteur en étoile et sa robuste constitution, semble avoir été taillé dès l'origine pour l'appui tactique. Ce témoignage du *Captain* Clayton K. Gross, qui, avec le 354th FG, a piloté les deux types d'appareil, est révélateur en ce qui concerne la capacité du P-47 à encaisser les coups :

« Au cours d'une mission de bombardement en piqué, pendant la bataille des Ardennes, j'ai pris un obus de 20 mm dans le moteur sans m'en rendre compte et ce n'est qu'une fois au sol que mes mécanos me l'ont montré. »

Le 1er février 1944, la 9th AF troque avec la 8th AF le 357th FG, équipé en P-51, contre le 358th FG, équipé en P-47. Désormais, tous les nouveaux groupes arrivant des USA avec des P-51 seront affectés à la 8th AF, les autres à la 9th AF, comme l'explique l'historiographe de la 8th AF :

« En janvier 1944, les vertus du P-51 comme avion d'escorte à long rayon d'action étaient devenues si évidentes que le principe de répartition entre les *Eighth* et *Ninth Air Forces* fut complètement révisé. Le 24 janvier, les commandants britanniques et américains se mirent d'accord pour que la *Eighth Air Force* soit presque exclusivement équipée de P-51, les P-47 et P-38 devant être transférés à la *Ninth Air Force*. »

Au printemps 1944, la 9th AF occupe les nombreux terrains avancés construits sur la côte Sud de l'Angleterre, de manière à réduire les distances avec le continent en prévision du débarquement. Sur les 18 *Fighter Groups* affectés à la 9th AF avant le 6 juin 1944, deux volent sur P-51 Mustang (354th et 363rd FG) et deux sur P-38 (367th et 370th FG). Le 354th FG sera temporairement rééquipé en P-47 entre novembre 1944 et février 1945 et le 367th FG sera transformé sur P-47 en février 1945.

Au grand dam des pilotes, le 354th FG abandonne ses Mustang pour des Thunderbolt en novembre 1944. Ce n'est pas uniquement pour une question de standardisation, comme l'explique Clayton Gross :

« Les six mitrailleuses de 0.5 du magnifique P-51D (au lieu de quatre dans les B et C) fragilisaient la structure des ailes et nous avons perdu quelques avions (et pilotes) quand les ailes se sont repliées lors d'une attaque en piqué. »

Engagées dans les dangereuses mais indispensables missions d'appui des troupes au sol, combattant sur des terrains de fortune et dans des conditions parfois précaires, les unités de la 9th AF n'ont pas connu les honneurs et la gloire médiatique des « vrais » chasseurs de la 8th AF. Peu nombreux sont ceux qui ont eu la possibilité d'en découdre avec la Luftwaffe et, à ce titre, la 9th AF n'a formé que dix-huit as, trois autres pilotes obtenant ce statut avec des victoires remportées sur un autre type d'avion, un quatrième sous d'autres cieux bien après la guerre.

Pour autant, ceux qui ont dû affronter la chasse allemande n'étaient pas manchots. Ainsi, la 9th AF a revendiqué dix-neuf Me 262, dont treize ont été crédités à des unités équipées de P-47.

On s'extasie facilement sur les rangées de svastikas des grands as de la 8th AF, mais seuls les pilotes de la 9th AF savent ce qu'il leur en a coûté pour chacune des petites bombes peintes sur leur Thunderbolt, symbole d'une mission dont ils sont revenus vivants, parfois miraculeusement, au milieu de la *Flak* légère et mobile, plus mortelle qu'une nuée de Focke-Wulf, et qui les guettait, tapie dans le bocage normand ou dans les forêts des Ardennes.

Pour ceux qui en douteraient, voici quelques terribles statistiques : 202 Thunderbolt ont été perdus à l'ennemi entre le 6 et le 30 juin 1944 (non inclus, ceux qui se sont écrasés dans leurs lignes ou ont été considérés comme tout juste bons pour la ferraille à leur retour), le 362nd *Fighter Group* a perdu à lui seul 17 pilotes entre le 6 et le 17 juin 1944 et le dernier mois du conflit (avril 1945) n'a guère été plus tendre, avec 155 avions perdus dans un territoire ennemi qui se réduisait comme une peau de chagrin...

▶ Le *Major* Joseph L. Laughlin, commandant le 362nd *Fighter Group*, contemple son tableau de chasse. Les trois svastikas figurent des avions détruits au sol, Laughlin ne remportant qu'une seule victoire aérienne, le 10 février 1944. Le 21 août 1944, il obtiendra la distinction d'être le seul pilote de l'USAAF du théâtre d'opérations européen à avoir coulé un bâtiment de guerre allemand. Il s'agit du *Sperrbrecher* 162, ex-*Dalia*, un dragueur de mines envoyé par le fond de la rade de Brest.

36th *Fighter Group*

Lorsque les États-Unis entrent en guerre, le 7 décembre 1941, le 36th FG se trouve à Porto Rico avec ses P-39 et P-40. Rapatrié sur le continent en mai 1943, il y est transformé sur P-47 avant de gagner l'Angleterre en avril 1944. Il effectue sa première mission de guerre le 8 mai 1944.
Il recevra une première DUC (*Distinguished Unit Citation*) pour son action au-dessus de la France le 1er septembre 1944, et une seconde pour son action au-dessus de l'Allemagne le 12 avril 1945.
Le 36th FG est crédité de 37 victoires et ne compte aucun as.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 37

État-major
Victoires sur P-47 : 2

LtCol V.H. Slayden	12.01.44
LtCol P.P. Douglas Jr	04.45

22nd FS (3T)
Victoires sur P-47 : 5

Maj J.K. Kirkup	43
LtCol H.P.K. Walmsley	17.08.44
Maj R.S. McClung	08.11.44
Capt C.G. Browne	20.01.45
Maj W.GH. Earle	10.02.45

23rd FS (7U)
Victoires sur P-47 : 10

Maj R.T. Deabler	13.04.44
Capt A.W. Cortner	10.05.44
Maj A.E. Miles	07.44
Maj A. Weegar	22.01.45

53rd FS (6V)
Victoires sur P-47 : 20

Maj K.W. Gallup	43
Maj R.T. Deabler	10.05.44
Capt R.W. LaRoque	21.05.44
Maj J.L. Wright	09.44
Maj R.A. Robinson Jr	10.04.45

Bases

Kingsnorth (GB)	04.44
Brucheville (A-16)	07.44
Le Mans (A-35)	23.08.44
Athis (A-76)	09.44
Juvincourt (A-68)	01.10.44
Le Culot (A-89)	23.10.44
Aix-la-Chapelle (Y-46)	28.03.45
Niedermendig (Y-62)	08.04.45
Cassel-Rothw. (R-12)	21.04.45

◀ DOOGAN, un P-47D-22-RE (42-26041) du 22nd *Fighter Squadron*, 36th *Fighter Group*, roule sur la piste enneigée du Culot, en Belgique, lors de la bataille des Ardennes. (Collection J.V. Crow)

Republic P-47D-28-RA (42-28947)
1st Lieutenant Wayne J. Hoeck
23rd *Fighter Squadron*, 36th *Fighter Group*
Le Culot (A-89), début 1945.

Le surnom EASY'S ANGELS était porté en mémoire du *Major* Albert E. « Easy » Miles, tué le 22 janvier 1945.

48th *Fighter Group*

En août 1943, le 48th *Fighter-Bomber Group* stationne sur le territoire américain, où il est considéré comme une sorte d'école d'application. Fin 1943, il est rééquipé en P-47 et envoyé en Angleterre en mars 1944.
Il effectue sa première mission de guerre le 20 avril 1944.
Rebaptisé 48th FG en mai, il effectue de nombreux bombardements en piqué sur des objectifs très variés en préparation du débarquement de Normandie. Il suit la progression des troupes alliées sur le continent à partir du 18 juin. Il se distingue tout particulièrement lors de la percée de Saint-Lô, en juillet, et lors des opérations aéroportées en Hollande, en septembre.
Il reçoit trois citations de la part du gouvernement belge et une DUC pour son action du 6 décembre 1944, qui le voit appuyer les troupes américaines à l'assaut de positions retranchées allemandes à Julich, malgré un temps bouché et un tir nourri de la *Flak*.
Lors de la bataille des Ardennes, des P-47 transportent du plasma dans un réservoir ventral qu'ils larguent à côté d'un hôpital de campagne.
Avec sa demi-victoire du 5 août 1944, le *Major* Royal N. Baker, *Group Ops Officer*, porte son palmarès à 3,5 victoires. Il en remportera 13 autres en Corée.

Période opérationnelle sur P-47
Avril 1944 - mai 1945
Victoires : 37

État-major
Victoires sur P-47 : 0,5

Col G.L. Wertenbaker Jr	23.04.44
Col J.K. Johnson	10.44

492nd FS (F4)
Victoires sur P-47 : 3

Capt J.J. McCabe	07.12343
Maj T.M. Tierney	07.10.44
Capt J.M. Updike	15.10.44
Maj N.S. Orwat	19.02.45

493rd FS (I7)
Victoires sur P-47 : 9,5

Capt W.C. Bryson	19.01.44
Maj S.T. Latiolais	15.10.44

494th FS (6M)
Victoires sur P-47 : 6

Capt R.P. Morrissey	21.02.44
Capt C.R. Fischette	19.07.44
Capt N.S. Orwat	16.10.44
Maj V.N. Cabas	21.11.44
Maj J.I. Steeves	04.04.45

Bases

Ibsley (GB)	29.03.44
Deux-Jumeaux (A-4)	18.06.44
Villacoublay (A-42)	29.08.44
Cambrai-Niergnies (A-74)	15.09.44
Saint-Trond (A-92)	30.09.44
Kelz (Y-54)	26.03.45
Cassel-Rothw. (R-12)	17.04.45
Illesheim (R-10)	29.04.45

▼ Un P-47D-6-RE (42-74629) du 492th *Fighter Squadron*, 48th *Fighter Group*, à Deux-Jumeaux (A-4), à quelques kilomètres au sud de Saint-Pierre-du-Mont. On ne peut malheureusement lire le nom de baptême de l'avion.

Republic P-47D-22-RE (42-27236)
Lieutenant Colonel Royal N. Baker
48th *Fighter Group Ops Officer*
Saint-Trond (A-92), novembre 1944.

◀ Ravitaillement à la file des P-47D du 48th *Fighter Group* à Deux-Jumeaux. L'avion entièrement aluminium (MISS LACE) sur la photo du haut est celui du *Colonel* Dyke F. Meyer, commandant le 84th *Fighter Wing*, rattaché au IX *Tactical Air Command*.

50th *Fighter Group*

Rattaché à la *Fighter Command School* pour former les futurs cadres de la chasse de nuit, puis à l'AAF *School of Applied Tactics*, au sein de laquelle il est considéré comme une sorte de *Top Gun* avant l'heure, le 50th FG utilise, entre autres appareils, des P-47 depuis le début de l'année 1943.
Il part pour l'Angleterre en avril 1944 et effectue sa première mission de guerre le 1er mai 1944.
Il participe à la campagne de Normandie, d'une manière très active autour de Saint-Lô, en juillet 1944, à l'offensive en Sarre et à la réduction de la poche de Colmar, en janvier et février 1945. Son appui au profit de la 7th *Army*, qui enfonce la Ligne Siegfried, entre le 13 et le 20 mars 1945, lui vaut une première DUC. Il en obtient une seconde pour la destruction de nombreux avions ennemis au sol dans le secteur de Munich, le 25 avril 1945.
Malgré son intense activité dans le domaine de l'appui tactique, le 50th FG permet au *Lieutenant Colonel* Robert D. Johnston, du 81st FS, de remporter six victoires aériennes avec, notamment, trois Fw 190, le 25 novembre 1944, et deux autres, le 9 avril 1945. En outre, le *Lieutenant Colonel* Frank E. Adkins, qui comptait déjà trois « Zero » à son actif, obtient le statut d'as avec deux Bf 109 homologués en date du 26 août 1944 avec le 313th FS.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 64

État-major
Victoires sur P-47 : 1

Col W.D. Greenfield	01.12.43
Col H.I. Case Jr	11.44

10th FS (T5)
Victoires sur P-47 : 12

Capt R.W. Yundt	18.01.44
Maj F.D. Riggin	18.09.44

81st FS (2N)
Victoires sur P-47 : 30

Maj G.I. Stubbs	19.01.44
Capt R.D. Johnston	17.09.44

313th FS (W3)
Victoires sur P-47 : 21

Maj F.E. Adkins	09.12.43
Capt T.A. Personett	12.09.44

Bases

Lymington (GB)	05.04.44
Carentan (A-10)	25.06.44
Meautis (A-17)	16.08.44
Orly (A-47)	04.09.44
Laon (A-69 ou A-70)	15.09.44
Lyon-Bron (Y-6)	28.09.44
Toul-Ochey (A-96)	03.11.44
Giebelstadt (Y-90)	20.04.45

▲ BUTCH, un P-47D à verrière panoramique du 50th *Fighter Group* armé de bombes et de lance-roquettes de 5 inches. L'utilisation de terrains avancés, proches du front, permettait de se passer de réservoir supplémentaire et donc, d'augmenter la charge offensive. Malheureusement, il ne nous a pas été possible d'identifier cet appareil à la jolie pin-up sur le capot.
La vue très limitée vers l'avant nécessitait la présence d'un mécano installé à plat ventre sur une aile pour guider le pilote pendant qu'il zigzaguait sur la bande de roulement.

▶ La maintenance n'était pas simple sur les terrains de fortune, comme Carentan. Ici, un « Razorback » du 10th *Fighter Squadron*.

354th *Fighter Group*

The Pioneer Mustang Group

Republic P-47D-30-RE (44-20473)
Major Glenn T. Eagleston
Commandant le 353rd *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*
Rosières-en-Haye (A-98), décembre 1944.

Le 354th FG présente quelques particularités. Il est, d'abord, le groupe qui a introduit le P-51 en Europe (d'où son surnom) et qui, bien qu'appartenant à la 9th AF, l'a utilisé au combat sous le commandement de la 8th AF... qui ne voulait pas du P-51 !
Ensuite, ce groupe a été transformé en l'espace de quelques mois sur P-47 avant de finir la guerre sur P-51.
Le 354th FG a été activé le 15 novembre 1942 et envoyé en Grande-Bretagne en octobre 1943. Il effectue sa première mission le 1er décembre 1943.
En novembre 1944, à la consternation générale, il est transformé sur P-47, avec lequel il effectue sa première mission le 26 du mois.
L'intermède Thunderbolt sera relativement court, puisqu'en février 1945, il les échange sans le moindre regret contre de nouveaux P-51.
Vu le nombre de victoires remportées pendant cette période, il est évident que ce groupe ne compte aucun as sur P-47, alors qu'avec ses 41 as (plus ceux qui le deviendront ou l'ont déjà été avec d'autres unités), il se classe parmi les tout premiers *Fighter Groups* en ETO.
Les meilleurs pilotes sur P-47D sont les *Captain* K. H. Dahlberg (3 victoires sur un total de 14) et *Major* J. B. Dalglish (2 sur 9), tous deux du 353rd FS.

◀ Deux P-47D parqués dans des espèces d'alvéoles visiblement fabriquées avec de la boue, à Rosières-en-Haye, à une quinzaine de kilomètres au nord-ouest de Nancy. Au second plan, le 44-20397, non identifié, auquel un mécanicien est en train d'ajouter une quatrième croix noire.

Période opérationnelle sur P-47
Novembre 1944 - février 1945
Victoires : 10

État-major
Victoires sur P-47 : 0
Col G.R. Bickell 12.04.44

353rd FS (FT)
Victoires sur P-47 : 7
Capt G.T. Eagleston 26.10.44

355th FS (GQ)
Victoires sur P-47 : 3
Maj M. Cloke 19.10.44

356th FS (AJ)
Victoires sur P-47 : 0
Maj E.G. Depner 07.11.44

Bases
Perthes (A-65) 13.11.44
Rosières-en-Haye (A-98) 01.12.44

Republic P-47D-28-RE (42-28750)
Captain Clayton K. Gross
355th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*
Rosières-en-Haye (A-98), décembre 1944.

▲ La population de Rosières est venue en famille assister au décollage des Thunderbolt partant en mission.
En arrière-plan, un appareil du 355th *Fighter Squadron* (code GQ), dont on note la curieuse décoration du capot (probablement noir, blanc, alu et bleu).

▶ Quatre as du 354th *Fighter Group* photographiés à Rosières-en-Haye, en décembre 1944.
De gauche à droite (grade porté au moment de la photo) :
– *Major* James B. Dalglish, *Operations Officer* du 353rd *Fighter Squadron* (9 victoires, dont 2 sur Jug);
– *Major* Glenn T. Eagleston, commandant le 353rd *Fighter Squadron* (18,5 victoires, plus 2 en Corée, aucune sur Jug);
– *Captain* Orrin D. Rawlings (2 victoires dont 1 sur Jug);
– *1st Lieutenant* Lloyd J. Overfield (9 victoires dont 2 sur Jug).

Republic P-47D-28-RE (42-29139)
Captain George M. Lamb
356th *Fighter Squadron*, 354th *Fighter Group*
Rosières-en-Haye (A-98), janvier 1945.

358th *Fighter Group*

◀ Cette photo prouve bien que les « Razorbacks » ont été utilisés jusqu'à la fin de la guerre. En effet, ce D-10 du 366th FS, 358th FG, ne porte plus les bandes d'invasion sous le fuselage, qui ont commencé à être effacées au début de l'année 1945, et a été revêtu des nouvelles marques d'identification visuelles (dans ce cas : capot jaune et rouge, empennage orange) apparues vers mars 1945.

Le 358th FG, activé le 1er janvier 1943 sur P-47, quitte les États-Unis à destination de l'Angleterre, en septembre 1943.
Rattaché à la 8th AF, il effectue sa première mission le 20 décembre. Fin janvier 1944, il est échangé contre le 357th FG équipé en P-51 et rejoint la 9th AF.
Outre des missions d'interdiction exécutées avant, pendant et après le débarquement, il escorte les C-47 chargés de larguer les parachutistes le jour même et le lendemain du « D-Day ». Il se pose sur le continent début juillet. Accompagnant l'avance alliée à travers la France, il est rattaché à la 1st TAF (Prov), le 15 novembre.
Il recueille la Croix de Guerre avec palme et trois DUC, en particulier pour l'appui efficace de la 7th *Army* et pour sa brillante prestation contre la Luftwaffe, le 1er janvier 1945.
Le 358th FG est le seul groupe de chasse de l'ETO à avoir reçu trois *Distinguished Unit Citations*.
En dépit d'un nombre relativement important de victoires (113), le 358th FG ne produira qu'un seul as, le *1st Lieutenant* Donald O. Scherer du 366st FS, avec un total de cinq victoires.

◀ Les jeux de mot n'ont pas manqué parmi les pilotes de Jug sur la taille de leur appareil, en particulier en jouant sur le mot « ass » qui signifie à la fois âne et cul. THAT'S URASS (c'est notre... âne), le P-47D-28-RE (44-20244) du 367th *Fighter Squadron*, 358th *Fighter Group*, survolant l'Allemagne au printemps 1945.
Le capot est partiellement rouge et l'empennage orange. Des ânes blancs en train de ruer figurent sur une bande noire peinte sur les volets.

Republic P-47D-21-RE (42-25505)
1st Lieutenant Edmund W. Poscavage
366th *Fighter Squadron*, 358th *Fighter Group*
Pontorson (A-28), août 1944.

▶ Mise en pylône d'un D-20 (42-76436) du 367th FS, 358th FG, sur la piste de Cardonville (A-3), au retour d'une mission. On note les dégâts causés à l'aile gauche par la *Flak*. Tandis que les équipes de piste noient le réservoir ventral sous la mousse, deux hommes tentent d'extraire de l'habitacle le pilote, le *2nd Lieutenant* Jacob C. Blazicek, probablement victime du célèbre « casse-croûte collimateur ».

Republic P-47D-30-RE (44-33214)
1st Lieutenant Robert E. Ward
367th *Fighter Squadron*, 358th *Fighter Group*
Toul-Croix de Metz (A-90), mars 1945.

▶ Un autre appareil du 367th FS en mauvaise posture, ce D-30 (44-21030), abattu près de Würzburg, le 1er avril 1945, lors d'une mission d'appui de la 12th *Armored Division*, dont on aperçoit quelques véhicules blindés au bas de la colline. On note un gros impact dans le bas du capot. Il n'a malheureusement pas été possible de retrouver le nom du pilote, la perte de cet avion n'apparaissant ni dans les rapports MACR ni dans les rapports d'accidents. Le pilote a dû être rapidement recueilli par les troupes US. L'avion porte les marques d'identification visuelle de son *Squadron* : capot rouge et empennage orange.

Période opérationnelle sur P-47
Décembre 1943 - mai 1945
Victoires : 113

État-major
Victoires sur P-47 : 4

Col C.L. Wells	01.01.43
Col J.B. Tripton	20.09.44

365th FS (CH)
Victoires sur P-47 : 27

1st/L F.M. Ross	01.01.43
Capt B.D. Yarrian	12.04.44
Capt G.W. Hunt Jr	28.07.44
Capt J.H. Buckner	20.10.44
Maj T.M. Hergert	19.04.45

366th FS (IA)
Victoires sur P-47 : 36,5

1st/L J.A. Therriault	01.01.43
Capt J.D. Underwood	12.04.44
Capt R.C. Schuster	19.06.44
Capt J.F. Hackler	20.10.44
Maj S.L. Hitchcock	15.01.45

367th FS (CP)
Victoires sur P-47 : 45,5

1st/L D.A. Younglas	01.01.43
Capt J.C. Stewart	07.01.44
Capt .R.R. Fishel	44
Maj L.L. Wilson Jr	13.02.45

Bases

Goxhill (GB)	20.10.43
Leiston (GB)	29.11.43
Raydon (GB)	31.01.44
High Halden (GB)	13.04.44
Cretteville (A-14)	03.07.44
Pontorson (A-28)	14.08.44
Vitry-en-Artois (A-67)	14.09.44
Mourmelon (A-80)	16.10.44
Toul-Croix de Metz (A-90)	09.11.44
Mannheim-Sandh. (Y-79)	02.04.45

362nd *Fighter Group*

Le 362nd FG est activé le 1er mars 1943 sur P-47. Arrivé en Angleterre en novembre, il exécute sa première mission de guerre le 8 février 1944. Jusqu'en avril 1944, il est surtout utilisé pour escorter les bombardiers de la 9th AF. Il protège les C-47 qui larguent les parachutistes sur les côtes normandes les 6 et 7 juin, puis est ensuite dédié aux missions d'appui tactique à partir de la France, où il se pose début juillet. Il appuie la percée de Saint-Lô et se fait remarquer lors d'un bombardement en piqué dans la rade de Brest, qui voit son commandant couler un dragueur de mines, le 25 août. Pour cette mission, le 362nd FG reçoit une DUC. Il en reçoit une seconde pour son activité au-dessus du triangle Moselle-Rhin, le 16 mars 1945.

Il effectue sa dernière mission de guerre en date du 1er mai 1945.

Il donne trois as à la 9th AF :
- le *Colonel* Morton D. Magoffin (EM), 5 victoires;
- le *Captain* E. O. Fisher (377th FS), 7 victoires;
- le *Captain* J. Z. Matte (378th FS), 5 victoires (dont 4 Bf 109, le 20 août 1944).

◀ Le *Lieutenant Colonel* Joseph L. Laughlin, commandant le 362nd *Fighter Group*, avec son chef mécanicien, le *Sergeant* Ray Chodor. Cette photo permet de bien voir l'annuaire du téléphone que les aviateurs américains avaient l'habitude de peindre sous la verrière de leurs avions, ainsi que la plaque vissée sur laquelle figurait une partie du palmarès. En cas de changement d'avion, quelques coups de tournevis permettaient de la fixer sur la nouvelle monture sans avoir besoin de tout repeindre. Les communiqués de presse font état d'un croiseur léger coulé par Laughlin dans la rade de Brest, le 25 août 1944. Il s'agit en fait d'un dragueur de mines, le *Sperrbrecher* 162, ex-*Dalia*. Cela reste néanmoins un exploit peu courant pour un pilote de l'Armée. On note que sur cette photo, les marques de victoires (sauf les svastikas) sont jaunes. Il remporte la première victoire du groupe, un Bf 109, le 10 février 1944. Ce sera sa seule victoire aérienne.

Republic P-47D-30-RE (44-33287)
Colonel Joseph L. Laughlin
Commandant le 362nd *Fighter Group*
Furth (R-28), avril 1945.

Période opérationnelle sur P-47	
Février 1944 - mai 1945	
Victoires : 121	
État-major	
Victoires sur P-47 : 6	
Col M.D. Magoffin	01.03.43
Col J.L. Laughlin	10.08.44
377th FS (E4)	
Victoires sur P-47 : 40	
Maj B.S. Irvin	02.04.43
Maj F.J. Nelander	01.03.44
(intérim)	06.03.44
Maj T.P. Liston	29.03.44
Maj T.H. Beeson	27.08.44
(intérim)	05.11.44
Maj T.H. Beeson	13.02.45
378th FS (G8)	
Victoires sur P-47 : 47	
Capt C.G. Teschner	43
Capt T.V. Choulpek	22.04.44
Capt S.G. Desens	30.05.44
Maj R.A. Cline	05.08.44
(intérim)	25.11.44
Maj R.A. Cline	13.02.45
379th FS (B8)	
Victoires sur P-47 : 28	
Maj J.L. Laughlin	14.05.43
Capt W.J. Flavin	28.04.44
Maj B. Chandler	09.44
Capt C.A. Peterson	12.44
?	22.01.45
Bases	
Wormingford (GB)	30.11.43
Headcorn (GB)	13.04.44
Lignerolles (A-12)	02.07.44
Rennes (A-27)	10.08.44
Prosnes (A-79)	19.09.44
Rouvres (A-82)	05.11.44
Francfort-?	08.04.45
Furth (R-30)	30.04.45

▶ De retour au terrain, l'heure des comptes. À gauche, le *Major* Kent C. Geyer du 377th FS peint un pont qu'il a joyeusement fait sauter avec ses camarades. Deux svastikas trônent au-dessus de son tableau de chasse, qui comporte quand même quelque 114 morceaux de voie ferrée ! Geyer ajoutera un troisième svastika, le 26 avril 1945. À droite, le *Major* Wilfred B. Crutchfield du 378th FS en train de peindre la 17e silhouette de véhicule – chacune représentant... 25 véhicules détruits ! Il a obtenu deux victoires aériennes.

▶ Un P-47D-23-RA (42-75042) du 378th FS, 362nd FG, en bien piteux état. Il porte l'inscription THE MIGHTY MILLS, en l'honneur de son pilote, le *2nd Lieutenant* Floyd R. Mills, qui a accidenté son taxi à Azeville (A-7), le 18 juillet 1944.

365th *Fighter Group*

Activé sur P-47, le 15 mai 1943, le 365th FG arrive en Angleterre au mois de décembre et effectue ses débuts au combat le 22 février 1944.
Transféré en France, fin juin, il participe à la percée de Saint-Lô et aux opérations de Hollande, en septembre. Il prend une part active dans la prise d'Aix-la-Chapelle, puis dans la traversée du Rhin.
Il reçoit deux DUC, l'une pour ses 18 victoires aériennes dans le secteur de Bonn-Düsseldorf, le 21 octobre, et l'autre pour la destruction de nombreux véhicules et dépôts de munitions, le 20 avril 1945.

Les as du groupe sont :
– *Lieutenant Colonel* Robert L. Coffey Jr (EM), 6 victoires;
– *Major* James E. Hill (388th FS), 5 victoires;
– *Major* Rockford V. Gray, 6,5 victoires, mais aucune avec le 388th FS.

▲ Le P-47D-15-RE (42-76297) du *2nd Lieutenant* John A. Weese, du 386th FS, posé sur le ventre sur la plage de Saint-Aubin-s/-Mer, le 10 juin 1944, conséquence d'une brutale chute d'huile causée par un obus de *Flak*.

◀ TURNIP TERMITE, le P-47D-15-RE (42-76127) du *1st Lieutenant* Joseph R. Miller, du 386th FS, posé sur le ventre à Saint-Laurent-s/-Mer, le 7 juin 1944, après une rencontre avec un obus de *Flak*.

LE REPUBLIC **P-47 THUNDERBOLT**

Republic P-47D-10-RE (44-75443)
388th *Fighter Squadron*, 365th *Fighter Group*
Florennes-Juzaine (A-78), février 1945.

Période opérationnelle sur P-47
Février 1944 - mai 1945
Victoires : 121,5

État-major
Victoires sur P-47 : 14

Col L. Call	15.05.43
Col R.J. Strecker	26.06.44
LtCol R.C. Richardson III	26.04.45

386th FS (D5)
Victoires sur P-47 : 49

Maj W.D. Ritchie	24.12.43
Maj W.H. Cornell	11.10.44
Laj G.R. Brooking	22.11.44
Maj J.G. Wells	26.04.45

387th FS (B4)
Victoires sur P-47 : 18

Maj L.T. Houck	15.05.43
Maj J.W. Motzenbecker	12.10.44

388th FS (C4)
Victoires sur P-47 : 40,5

Maj D.E. Hillman	25.12.43
Maj J.R. Murphy	05.04.44
Maj R.V. Gray	21.04.44
Maj J.R. Murphy	30.05.44
Maj J.E. Hill	04.10.44
Maj R.M. Fry	12.01.45

Bases

Gosfield (GB)	22.12.43
Beaulieu (GB)	05.03.44
Azeville (A-7)	28.06.44
Lignerolles (A-12)	15.08.44
Brétigny (A-48)	03.09.44
Juvincourt (A-68)	15.09.44
Chièvres (A-84)	04.10.44
Metz-Frescaty (Y-34)	27.12.44
Florennes-Juzaine (A-78)	30.01.45
Aix-la-Chapelle (Y-46)	16.03.45
Fritzlar (Y-86)	13.04.45

▶ Récupération de TURNIP TERMITE, qui sera renvoyé en Angleterre pour réparations.

▼ Un D-30-RE du 386th FS sur le terrain enneigé de Metz-Frescaty, fin décembre 1944. On note le M45 Quadmount (4 Browning M2 de 12,7 mm), à peu près aussi efficace comme arme antiaérienne que le fameux Vierling allemand.

366th *Fighter Group*

Activé le 1er juin 1943, le 366th FG part pour l'Angleterre avec ses P-47 en décembre. Il commence ses missions de guerre le 14 mars 1944.
Il gagne le continent dès la mi-juin et se distingue particulièrement dans la région de Saint-Lô, le 11 juillet, où, malgré des conditions météo adverses et une forte concentration de *Flak*, il met à mal une colonne de blindés allemands. Cette action lui vaut une DUC.
Il se distingue à nouveau en neutralisant les positions de *Flak* dans la région d'Arnhem pour protéger les parachutages, puis par l'escorte de bombardiers lors du passage du Rhin en mars 1945.
Il effectue sa dernière mission, une attaque des ports de Kiel et de Flensburg, le 3 mai 1945.
Le 366th FG ne compte qu'un seul as, le *1st Lieutenant* Melvyn R. Paisley, dont les bizarreries du système d'homologation de la 9th AF le priveront de trois victoires à ajouter aux cinq officiellement créditées. Notamment, le 1er janvier 1945, lors de l'opération « Bodenplatte », il revendique trois Fw 190 et un Bf 109, mais ce dernier sera considéré comme *unconfirmed destroyed*, une catégorie spécifique à la 9th AF.

◀ Le 366th FG à Saint-Pierre-du-Mont, en juin 1944. Sur la gauche, un P-47D-2-RA du 389th FS.

Période opérationnelle sur P-47
Mars 1944 - mai 1945
Victoires : 81

État-major
Victoires sur P-47 : 3,5

Col D.F. Meyer	11.07.43
LtCol J.P. Tipton	19.04.44
LtCol D.K. Bennet	30.04.44
Col H.N. Holt	22.05.44
LtCol A.J. Wheeler	28.04.45

389th FS (A6)
Victoires sur P-47 : 22

Capt J.H. Pease	01.06.43
Maj H.D. Cobb	?
Capt J. Earley	14.10.44
Capt Bain	13.01.45
Maj R.E. Smart	28.01.45
Maj H.W.C. Shelton	23.02.45

390th FS (B2)
Victoires sur P-47 : 37,5

Capt H.N. Holt	01.06.43
Capt C.E. Smith	14.05.44
Capt M.L. Martin	02.10.44
Capt C.E. Smith	01.02.45

391st FS (A8)
Victoires sur P-47 : 18

Capt J.A. Carey	03.11.43
Maj G.S. Arbuthnot	07.44
Capt M.W. McGuire	09.44
Maj E. Brinson	13.11.44

Bases

Membury (GB)	10.01.44
Thruxton	01.03.44
Saint-Pierre-du-Mt (A-1)	17.06.44
Dreux-Vernouillet (A-41)	24.08.44
Laon-Couvron (A-70)	08.09.44
As (Y-29)	19.11.44
Münster-Hansdorf (Y-94)	11.04.45

Republic P-47D-20-RE (42-76464)
1st Lieutenant Floyd N. Hass
391st *Fighter Squadron*, 366th *Fighter Group*
As (Y-29), janvier 1945.

Floyd Hass († 22.01.45 à Malmédy) a obtenu un victoire homologuée et quatre *unconfirmed destroyed*.

367th *Fighter Group*

Activé sur P-39, le 15 juillet 1943, et transféré en Angleterre sur P-38, le 367th FG est transformé en février 1945 sur P-47.
Il reçoit une seconde DUC pour sa mission du 19 mars 1945, qui le voit raser le château de Ziegenburg, QG du commandant en chef allemand à l'Ouest, contraignant le *Feldmarschall* Albert Kesselring et son visiteur de marque, Albert Speer, à se réfugier dans les caves.
Il effectue sa dernière mission le 8 mai 1945.
Le 368th FG compte deux as dans ses rangs, aucun n'ayant remporté la moindre victoire sur P-47.

Période opérationnelle sur P-47
Février 1945 - mai 1945
Victoires : 12

État-major
Victoires sur P-47 : 0
Col E.S. Chickering 09.11.44

392nd FS (H5)
Victoires sur P-47 : 4
Maj E.E. McTaggart 17.12.44

393rd FS (8L)
Victoires sur P-47 : 6
Capt C.A. Slingerland 14.01.45
Maj P.R. Moody 31.03.45

394th FS (4N)
Victoires sur P-47 : 2
?
Maj C.F. Matheson 01.03.45

Bases
Saint-Dizier (A-64) 01.02.45
Conflans-en-Jarn. (A-94) 14.03.45
Francfort-Eschborn (Y-74) 10.04.45

Republic P-47D-28-RA (42-28839)
1st Lieutenant Arnold L. Abel
392nd *Fighter Squadron*, 367th *Fighter Group*
Francfort-Eschborn (Y-74), mai 1945.

368th *Fighter Group*

▶ Le 19 juin 1944, les trois premiers P-47D du 368th FG se posent à Cardonville (A-3), alors que le terrain n'est même pas encore terminé. Le 368th FG est le premier groupe de la 9th AF à sauter la Manche pour s'installer en France.

◀ Le *Major* John D.W. Haesler, commandant le 397th FS, étudie un plan d'attaque en compagnie de quelques-uns de ses pilotes et d'un officier de liaison avec l'armée de Terre. Le rôle des officiers de liaison était essentiel, car eux seuls pouvaient expliquer aux commandants terrestres ce qui était possible ou pas en termes d'intervention et traduire leurs besoins en étroite coopération avec les commandants d'unités aériennes. Dans des zones où se déroulaient des combats rapprochés, la moindre erreur de planning pouvait se traduire en dizaines de morts du côté allié.

Après avoir été activé le 1er juin 1943, le 368th FG se pose avec ses P-47 en Angleterre, en janvier 1944. Sa première mission se déroule le 14 mars.
Il est le premier groupe de la 9th AF à occuper un *Advanced Landing Ground* en France, trois avions arrivant à A-3 alors que le terrain n'est pas encore achevé. Il prend une part active à la chute de Cherbourg.
Il reçoit une DUC pour ses opérations dans la région de Mons, le 3 septembre. Il participe ensuite aux opérations sur la ligne Siegfried, dans les Ardennes et lors de la traversée du Rhin.

En raison de l'étrange système d'homologation adopté par la 9th AF, il ne consacre que deux as :
– *Lieutenant Colonel* Paul P. Douglas Jr (396th FS et EM), 7 victoires;
– *Major* Randall W. Hendricks (397th FS), 5 victoires.

Période opérationnelle sur P-47
Mars 1944 - mai 1945
Victoires : 129

État-major
Victoires sur P-47 : 4

Col G.L. Meyers	03.06.43
Col F.S. Perego	01.11.44

395th FS (A7)
Victoires sur P-47 : 34

Maj H.R. Quimby	03.06.43
Capt T.N. Montag	05.08.44
Maj H.P. Sparks	13.08.44
Capt H.J. Mazur	16.01.45
Maj M.J. Mumaw	26.03.45

396th FS (C2)
Victoires sur P-47 : 44

Maj P.P. Douglas	03.06.43
Capt D. Crisp	10.11.44

397th FS (D3)
Victoires sur P-47 : 47

Maj J.D.W. Haesler	01.06.43
Maj R.W. Hendricks	01.09.44
Maj T.J. Carbine	02.11.44
Maj J.J. Tuite	21.04.45

Bases

Greenham Common (GB)	13.01.44
Chibolton (GB)	15.03.44
Cardonville (A-3)	20.06.44
Chartres (A-40)	23.08.44
Laon-Couvron (A-70)	11.09.44
Chièvres (A-84)	02.10.44
Juvincourt (A-68)	27.12.44
Metz-Frescaty (Y-34)	05.01.45
Francfort (Y-73)	15.04.45

◣ Le *Lieutenant Colonel* Paul P. Douglas a revendiqué trois victoires contre des Fw 190, le 14 mars 1945, mais ce ne fut pas sans mal, comme il le prouve au photographe en pointant les dégâts qu'ont causés ses adversaires à son Jug.

◀ Le *Major* Henry R. Quimby, touché par la *Flak*, fait un atterrissage forcé près de Caen, le 4 août 1944. Caché dans une meule de foin par des paysans, il est récupéré le lendemain par une patrouille US. Il est hospitalisé et doit céder le commandement du 395th FS.

Republic P-47D-30-RA (44-33178)
397th *Fighter Squadron*, 368th *Fighter Group*
Francfort, juin 1945.
Les bandes rouges et jaunes sont spécifiques aux unités des forces d'occupation en Allemagne.

371st *Fighter Group*

▶ Ravitaillement des Thunderbolt du 404th FS sur l'*Advanced Landing Ground* A-6, autrement dit Beuzeville, au sud de Honfleur. Deuxième avion de la rangée en partant de la droite, le D-15 42-76172 dans lequel le *2nd Lieutenant* John E. Bailey perdra la vie lors d'une reconnaissance armée près de Pont-Bellanger, le 30 juillet 1944.

Le 371st FG est activé le 15 juillet 1943 et envoyé en Angleterre en février 1944. Il exécute sa première mission de guerre le 8 mai 1944.

Il participe à la campagne de Normandie, en particulier la percée de Saint-Lô, aux opérations dans l'Est de la France et à la bataille des Ardennes. Il appuie les troupes US qui pénètrent dans le Sud de l'Allemagne et gagne une DUC pour son action pendant la période du 15 au 21 mars 1945.

Le 29 septembre 1944, le 371st FG est temporairement affecté à la 12th AF, puis à la 1st TAF (Prov), le 31 octobre, avant de revenir dans le giron de la 9th AF, le 15 février 1945.

Un seul pilote du 371st FG deviendra as, le *Major* Rockford V. Gray, qui remporte avec l'état-major du groupe trois victoires qui lui permettent de compléter son palmarès inauguré avec les 369th FS et 365th FG pour le porter à un total à 6,5.

Il faut aussi signaler que le *2nd Lieutenant* Rudolph Augarten a remporté deux victoires avec le 406th FS avant de devenir as en Israël, en 1948 [2].

[2] La biographie de Rudy Augarten a été publiée dans *Aéro-Journal* n° 1 (déc. 2007 - jan. 2008).

Republic P-47D-26-RA (42-28368)
1st Lieutenant James M. Davis
405th *Fighter Squadron*, 371st *Fighter Group*
Metz-Frescaty (Y-34), février 1945.

◀ Un D-22-RE (42-25664) du 405th FS, probablement à Dôle-Tavaux, fin 1944. Le capot est bleu moyen.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 69

État-major
Victoires sur P-47 : 5,5

Col B.T. Kleine	27.07.43

404th FS (9Q)
Victoires sur P-47 : 15

Capt R.E. Gunther	02.08.43

405th FS (8N)
Victoires sur P-47 : 18

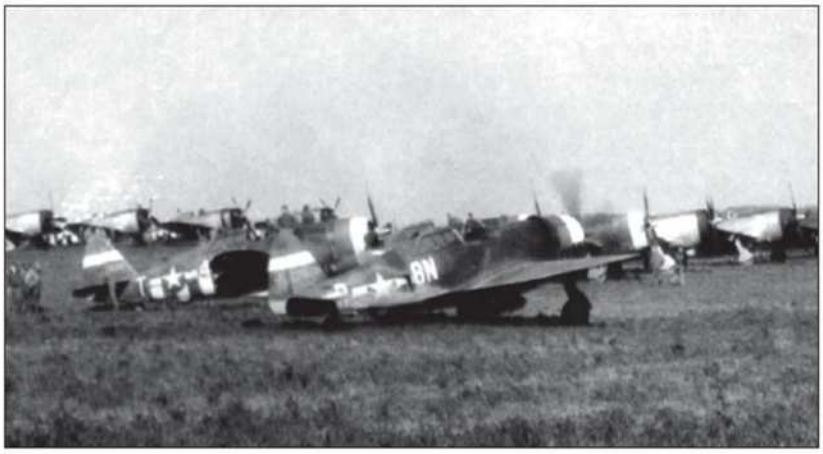
Capt H.L. Case Jr	11.08.43
Capt J.W. Leonard	12.09.44
Maj G.C. Robertson Jr	05.01.45

406th FS (4W)
Victoires sur P-47 : 30,5

Capt E.D. Taylor	1943
Maj P.E. Bacon Jr	05.09.44
Maj S.E. Delaney	01.11.44

Bases

Bisterne (GB)	03.44
Beuzeville (A-6)	06.44
Perthes (A-65)	18.09.44
Dôle-Tavaux (Y-7)	01.10.44
Tantonville (Y-1)	20.12.44
Metz-Frescaty (Y-34)	15.02.45
Francfort-Eschborn (Y-74)	07.04.45
Furth (R-28)	05.05.45



◀ À la fin de l'année 1944, les P-47 des *Fighter Groups* de la 9th AF présentaient une grande variété de modèles, de marques et de camouflages. Sur ce rassemblement de Jug du 371rd FG, on distingue, au premier plan, un appareil du 405th FS et, juste derrière lui, un du 406th FS.

◣ Le *Major* Rockford V. Gray « scorera » dans deux unités différentes, le 369th FS et l'état-major du 365th FG, avant de devenir as avec l'état-major du 371st FG. Son palmarès fait état d'un doublé (2 mars 1944) et d'un triplé (8 juin) contre des Fw 190.
Il sera tué dans un accident sur le terrain de Beuzeville, le 4 septembre 1944.

▼ Le P-47D-27-RE 42-27376 du 404th FS, 371st FG, probablement à Dôle-Tavaux, fin 1944.

373rd Fighter Group

▶ Les frères jumeaux King. En haut, le *Captain* Edmund G. King et, en bas, le *Captain* Everett G. King, tombé à la suite d'un combat aérien à Clairefontaine-en-Yvelines, le 15 août 1944. Tous deux appartenaient au 411th FS du 373rd FG. On notera que même leur *Crew Chief* a les initiales EGK ! Cinq frères King ont servi sous le drapeau américain pendant la guerre. En revanche, David L. King, as du 412th FS, n'a aucun lien de parenté avec eux. Voir la stèle du *Captain* Everett G. King, ainsi que celle de nombreux pilotes alliés tombés lors de la libération de la France, sur http://www.aerosteles.net.

Le 373rd FG, activé le 15 août 1943, s'installe en Angleterre en mars 1944. Sa première mission de guerre est menée le 8 mai 1944. Après être passé en France, à la mi-juillet, il manifeste une grande activité lors de la percée de Saint-Lô, ainsi que dans le secteur de Falaise-Avranches.

On le retrouve pendant la bataille des Ardennes, entre décembre 1944 et janvier 1945, et dans la vallée du Rhin, en mars 1945. Il reçoit une DUC pour l'aide apportée aux troupes américaines lors du franchissement du Rhin, le 20 mars.

Il effectue sa dernière mission le 4 mai 1945.

Le *Captain* Edward B. Edwards Jr a remporté ses 5,5 victoires avec le 411th FS, tandis que le *1st Lieutenant* David L. King, qui avait remporté une victoire avec le 383nd FS, 363rd FG, a porté son palmarès à cinq au sein du 412th FS.

Republic P-47D-30-RA (44-33331)
1st Lieutenant Joseph P. Boltz
411th *Fighter Squadron*, 373rd *Fighter Group*
Venlo (Y-55), mars 1945.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 111

État-major
Victoires sur P-47 : 4

Col W.H. Schwartz Jr	25.08.43
Col J.C. McGehee	17.11.44

410th FS (R3)
Victoires sur P-47 : 23

Maj M.C. Philips	23.08.43
Maj K.L. Garrett	06.10.44
Maj J.W. Egan	01.45

411th FS (U9)
Victoires sur P-47 : 46

Maj A.J. Wheeler	15.08.43
LtCol D.T. Bennink	01.08.44
Maj J.W. Gaff	31.08.44
Maj J.C. Lemmon	21.12.44
Maj M.J. Ingelido	12.03.44
Maj J.F. McCarthy Jr	11.44
Maj J.F. Lavelle	04.45

412th FS (V5)
Victoires sur P-47 : 38

Bases

Woodchurch (GB)	04.04.44
Tour-en-Bessin (A-13)	19.07.44
Saint-James (A-29)	19.08.44
Reims (A-62)	19.09.44
Le Culot (A-89)	22.10.44
Venlo (Y-55)	11.03.45
Lippstadt (Y-98)	20.04.45

404th *Fighter Group*

◀ Des Jug des 506th (4K) et 507th FS (Y8), probablement à Kelz.

Republic P-47D-22-RE (42-25893)
1st Lieutenant Russell HG. Fredendall († 25.06.44)
507th *Fighter Squadron*, 404th *Fighter Group*
Chippelle (A-5), 25 juin 1944.

D'abord constituée en janvier 1945 en tant que 404th *Bombardment Group (Dive)*, cette unité devient le 404th *Fighter-Bomber Group* et fait mouvement sur l'Angleterre en mars 1944. Elle effectue sa première mission le 1er mai et est, par la même occasion, rebaptisée 404th FG.

Comme la plupart des unités de P-47 de la 9th AF, le 404th FG participe aux opérations au-dessus de la Normandie, puis de la Hollande et de la forêt des Ardennes. Il fournit la couverture aérienne lors de l'établissement de la tête de pont sur la rive droite du Rhin (Remagen) et participe à de nombreuses escortes de bombardiers lourds.

Il reçoit une DUC pour trois missions de reconnaissance armée dans la région d'Arnhem, le 10 septembre 1944, ainsi que la Croix de Guerre avec palme pour l'appui apporté à la *1st Army* US lors de la libération de Saint-Lô.

Le 404th FG compte dans ses rangs un futur as (le *Lieutenant Colonel* James K. Johnson, une victoire pendant la Seconde Guerre mondiale et dix pendant celle de Corée, et un « presqu'as ». Il s'agit du *Captain* John W. Wainwright (508th FS), qui a revendiqué six Bf 109, le 28 septembre 1944; ces victoires lui ont été créditées comme *unconfirmed destroyed*, mais elles figurent comme « confirmées » dans la citation de sa *Silver Star* ! Voilà qui atteste bien du caractère saugrenu de la méthode d'homologation des victoires à la 9th AF.

Republic P-47D-22-RA (42-25731)
Captain Thomas R. Litchfield Jr (prisonnier 31.07.44)
506th *Fighter Squadron*, 404th *Fighter Group*
Chippelle (A-5), 31 juillet 1944.

▶ Maintenance d'un P-47D-30-RA du 507th FS dans un hangar demeuré à peu près intact, probablement à Kelz.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 47

État-major
Victoires sur P-47 : 1

Col C.W. McColpin	27.01.44
LtCol L.C. Moon	25.11.44
LtCol J.R. Murphy	23.04.45

506th FS (4K)
Victoires sur P-47 : 16

Maj H.G. Shook	31.01.44
Maj J.H. Sherwood	06.10.44
Maj H.G. Peterson	02.45

507th FS (Y8)
Victoires sur P-47 : 17

Maj C. Tice Jr	26.01.44
Maj H.L. Galbreath	05.10.44
Maj J.A. Mullins	24.11.44
Mak K.S. Hodges	23.04.45

508th FS (7J)
Victoires sur P-47 : 13

Maj L.C. Moon	26.01.44
Maj G.W. McLaughlin	21.10.44
Maj R.J. Garrigan	05.11.44

Bases

Winkton (GB)	04.04.44
Chippelle (A-5)	06.07.44
Brétigny (A-48)	29.08.44
Juvincourt (A-68)	13.09.44
Saint-Trond (A-92)	01.10.44
Kelz (Y-54)	30.03.45
Fritzlar (Y-86)	12.04.45

▶ Des P-47D du 507th *Fighter Squadron* roulent vers la piste d'envol de la base de Saint-Trond (Belgique), alors qu'elle est encore en plein aménagement.

405th *Fighter Group*

Le 405th FG suit le même parcours que le 404th FG jusqu'à son arrivée en Grande-Bretagne, en février 1944.
Sa première sortie s'effectue le 11 avril et, pendant les premiers jours du débarquement, il patrouille le secteur de Brest. Il est engagé ensuite dans des missions d'appui tactique autour de Saint-Lô, pendant la bataille des Ardennes et au-dessus du pont de Remagen.
Il reçoit une DUC pour être intervenu avec succès lors d'un combat de chars dans le secteur de la 3rd *Army* vers Laneuville-en-Saulnois (à l'est de Pont-à-Mousson), le 24 septembre 1944. Il recevra une citation de la part du gouvernement belge pour son action lors de la libération de son pays, entre juin et septembre 1944.
Le 405th FG exécute sa dernière mission de guerre le 8 mai 1945.
Le *1st Lieutenant* William F. Shaeffer obtient trois victoires avec le 510th FS et deviendra as pendant la guerre de Corée (total de six victoires).

▲ Le 509th FS sur le terrain de Picauville (A-8 dans la nomenclature alliée), à l'ouest de Sainte-Mère-Église.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 63

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col R.L. Delashaw	26.04.44
LtCol J.G. Jackson	22.10.44

509th FS (G9)
Victoires sur P-47 : 15

Maj P.E. Gardiner	26.04.44
Maj F.B. Kinne	18.06.44
Capt R.M. Blackburn	24.10.44
Maj W.H. Stout	11.44
Maj R.M. Blackburn	25.01.45
Maj C.L. Van Etten	26.03.45

510th FS (2Z)
Victoires sur P-47 : 34

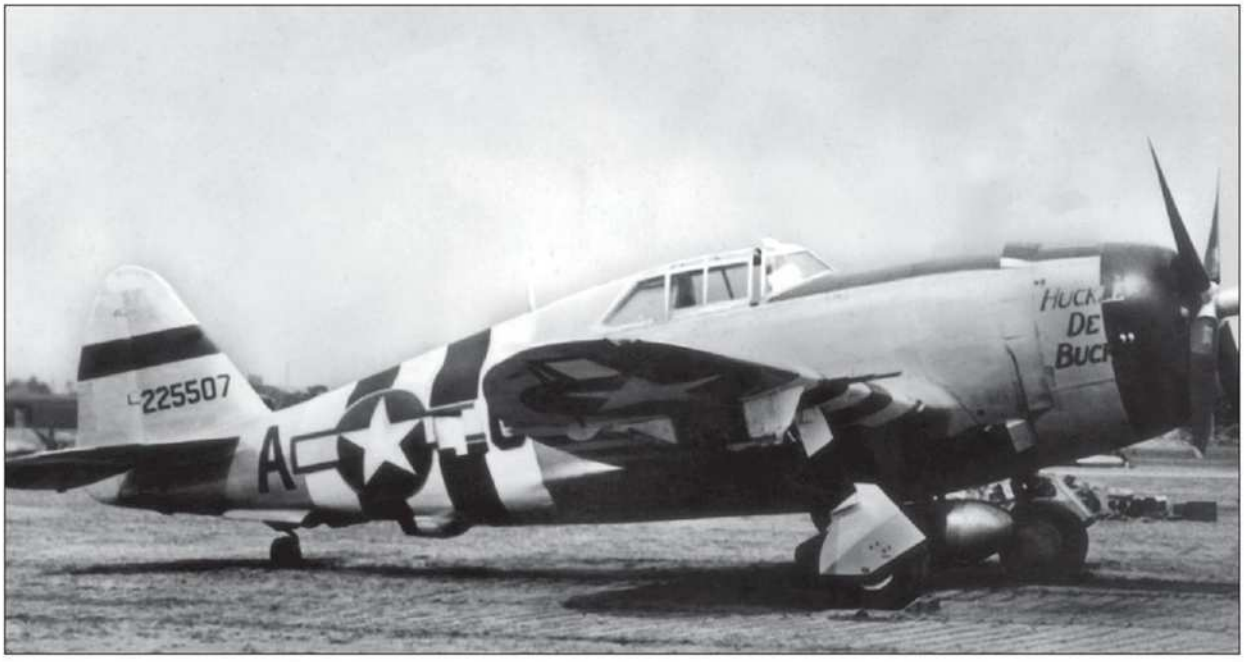
Maj B.F. Parcell	04.1143
Capt R.C. Jenkins	28.07.44
Capt C.A. Appel	29.10.44
Capt C.V. Knisley	18.11.44
LtCol R.C. Jenkins	19.01.45

511th FS (K4)
Victoires sur P-47 : 14

Maj W.G. Coleman	06.11.43
Maj T.A. Bohr	12.08.44
Maj J.L. Abraham	18.10.44
LtCol J.C. Berger	10.03.45

Bases

Christchurch (GB)	07.03.44
Picauville (A-8)	30.06.44
Saint-Dizier (A-64)	14.09.44
Ophoven (Y-32)	09.02.45
Kitzingen (R-6)	30.04.45
Straubing (R-68)	08.05.45



◀ Fréquemment attribué par erreur au 56th FG, HUCKLE DE BUCK (P-47D-21-RE, 42-25507) est l'appareil dans lequel est abattu le *Major* Paul E. Gardiner, commandant le 509th FS du 405th FG, le 18 juin 1944. Ayant sauté en parachute, il est recueilli par des habitants de Cerisy-la-Salle, hameau entre Coutances et Saint-Lô, qui l'aideront à éviter sa capture par les patrouilles allemandes. Gardiner regagnera ses lignes six semaines plus tard.

Republic P-47D-27-RE (42-27316)
1st Lieutenant Duane E. Buholz
509th *Fighter Squadron*, 405th *Fighter Group*
Kitzingen (R-6), avril 1945.

« Ski-U-Mah » était le titre d'un fanzine, formé par le cri sioux « Ski » (prononcer sky) et l'abréviation « U-Mah » pour « University of Minnesota ».

Republic P-47D-22-RE (42-26250)
1st Lieutenant Charles D. Dooney
509th *Fighter Squadron* 405th *Fighter Group*
Saint-Dizier (A-64), 22 janvier 1945.

▶ Touch of Texas, le P-47D-27-RE 42-27313 du *1st Lieutenant* Charles D. Mohrle, à Saint-Dizier, automne 1944. Le pilote pose devant son précédent avion, un D-16 (42-76076).

▶ Miss Caesar, le P-47D-28-RA 42-28972 du *Captain* Stanley L. Koslow.

Republic P-47D-22-RE (42-26249)
Captain Howard J. Curran
510th *Fighter Squadron*, 405th *Fighter Group*
Saint-Dizier (A-64), septembre 1944.

406th *Fighter Group*

Lui aussi, ancien groupe de bombardement en piqué, puis *Fighter-Bomber Group*, le 406th FG débarque en Angleterre en avril 1944.
Il effectue sa première mission le 9 mai, moins d'un mois avant le débarquement. Il arrive sur le continent assez tardivement et participe à l'élimination des poches de Saint-Malo et de Brest.

Il reçoit une DUC pour la destruction de nombreux véhicules ennemis dans la trouée de Belfort, le 7 septembre.
Il est engagé sur la Sarre, puis sur les Ardennes, où il assiste la garnison assiégée de Bastogne, une action pour laquelle il reçoit une seconde DUC.
Le 406th FG appuie ensuite la pénétration des armées alliées en Rhénanie et dans la Ruhr.
Le 406th FG compte un « déjà as » et un futur as :
– le *Major* William R. Dunn, as des *Eagle Squadrons*, qui ajoute une sixième victoire à son palmarès avec le 513th FS;
– le *Major* George I. Ruddell, qui obtient ses 2,5 premières victoires avec le 514th FS avant d'en remporter 8 autres en Corée.

◀ Maintenance de P-47D du 514th FS sur une base avancée en France, probablement Tour-en-Bessin.

Période opérationnelle sur P-47	
Mai 1944 - mai 1945	
Victoires : 84	
État-major	
Victoires sur P-47 : 0	
Col A.V. Grossetta	06.11.43
512th FS (L3)	
Victoires sur P-47 : 36	
Capt J.L. Locke	03.10.43
513th FS (4P)	
Victoires sur P-47 : 33	
LtCol Fowler	?
?	24.03.45
514th FS (O7)	
Victoires sur P-47 : 15	
Capt C.B. Kelly	24.04.44
Maj G.I. Ruddell	04.12.44
Maj C.B. Kelly	13.02.45
Maj C.H. Doyle	06.04.45
Bases	
Ashford (GB)	07.03.44
Tour-en-Bessin (A-13)	05.08.44
Cretteville (A-14)	07.08.44
Le Mans (A-35)	04.09.44
Mourmelon (A-80)	22.09.44
Metz-Frescaty (Y-34)	02.02.45
As (Y-29)	08.02.45
Münster-Handorf (Y-94)	15.04.45

Republic P-47D-27-RE (42-26860)
1st Lieutenant George Y. Chin
512th *Fighter Squadron*, 406th *Fighter Group*
As (Y-29), mars 1945.

Camouflage et marques des P-47 de la 9th *Air Force*

CAMOUFLAGE

En ce qui concerne le camouflage, les choses sont assez nettes. Jusqu'au modèle D-20-RE, les Thunderbolt portent le camouflage standard de l'USAAF *Dark Olive Drab* dessus et *Neutral Gray* dessous. À partir de la fin de l'année 1943, les appareils sont livrés sans camouflage.

MARQUES DE THÉÂTRE

Pour l'ETO, les P-47 sont revêtus de bandes d'identification composées de :
– un anneau de 24'' (0,60 m) de large autour du capot;
– une bande horizontale de 12'' (0,30 m) sur l'empennage vertical, située à 26'' (0,66 m) de l'apex de la dérive, puis à 32'' (0,81 m) à partir du modèle D-5-RE inclus en raison de l'abaissement du *radio-call number* (ou *serial number*);
– une bande de 18'' (0,46 m) autour de chaque stabilisateur horizontal, située à 33'' (0,84 m) de l'extrémité.
Appliquées à partir de février 1943, ces bandes sont blanches sur les avions camouflés et noires sur les avions alu. Elles ne sont plus peintes dans les dépôts à partir de février 1945 et beaucoup d'unités les effacent à partir de cette date.
Les P-47 des 8th et 9th AF sont les seuls appareils de l'USAAF à porter deux cocardes « à oreilles » sous les ailes.
Le 4 juin 1944, les P-47 reçoivent de nouvelles marques d'identification, dites « bandes d'invasion », consistant en une alternance de trois bandes blanches et deux noires entourant les deux ailes et l'arrière du fuselage. Les bandes d'ailes, d'une largeur totale de 100'' (2,54 m), sont situées à 105'' (2,66 m) du saumon d'aile. Les bandes de fuselage, d'une largeur totale de 90'' (2,29 m), s'arrêtent à l'aplomb des trappes de la roulette de queue.
La partie supérieure des bandes (extrados et au-dessus de la cocarde de flanc) est effacée à partir de la mi-juillet 1944. Le 31 décembre, ordre est donné de supprimer le reste des bandes. Toutefois, ces mesures ne prendront effet que progressivement et, jusqu'en mars 1945, il n'est pas rare de voir des avions portant encore les bandes d'intrados.

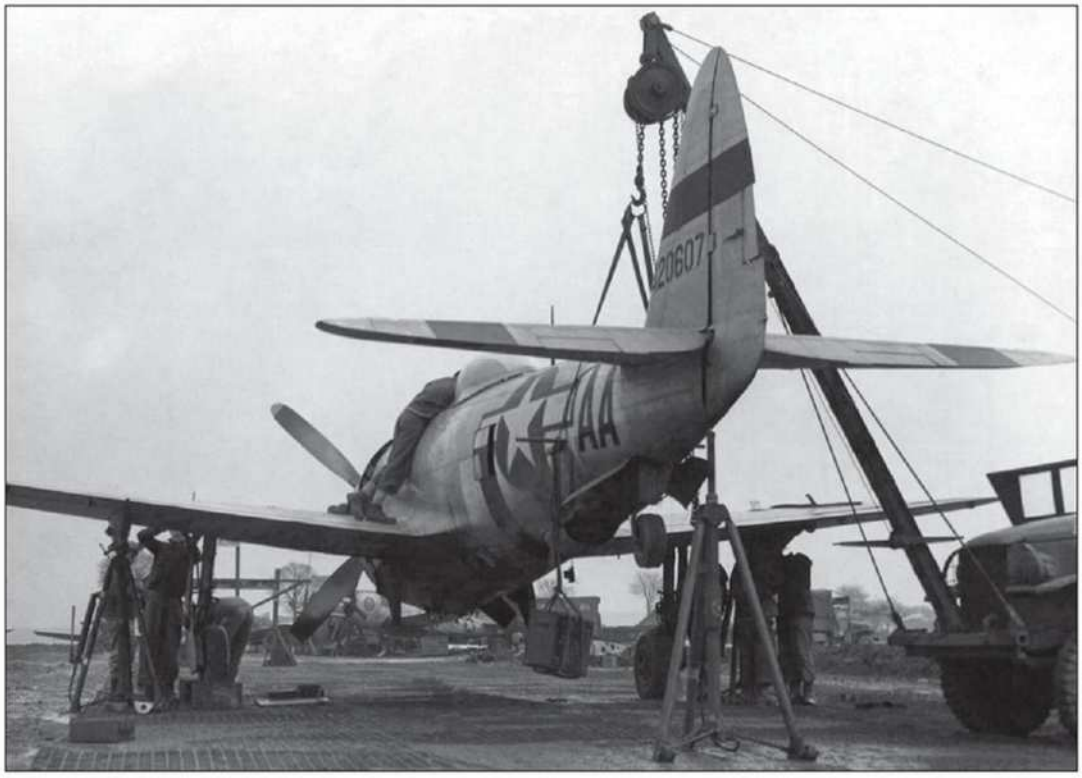
MARQUES TACTIQUES

Jusqu'à leur arrivée en France, les P-47 de la 9th AF ne portent que le code tactique de leur *Squadron*. Ces codes, attribués par l'*Air Ministry* britannique se composent de deux lettres pour les unités les plus anciennes et d'une combinaison de deux caractères alphanumériques par la suite.
Il semble que la première unité à adopter un système de reconnaissance basé sur la couleur soit le 362nd FG, qui, en août 1944, peint le sommet de l'empennage vertical de ses avions en rouge, tandis que chaque *Squadron* adopte une couleur pour remplacer le blanc (ou le noir) de l'anneau de capot (rouge pour le 377th, bleu pour le 378th et jaune pour le 379th FS).
Un système équivalent est progressivement adopté par les autres *Fighter Groups*, mais il ne sera réellement universel qu'en mars 1945.
Il est à noter que les codes tactiques sont conservés jusqu'à la fin de la guerre.
Quand les 50th, 358th et 371st FG sont temporairement affectés à la 1st TAC (Prov), en novembre 1944, ils reçoivent la marque tactique du MTO (bien que le front soit désormais plutôt éloigné de la Méditerranée...), à savoir un anneau rouge de 18'' autour du capot. Chaque *Squadron* peint alors son propre anneau de couleur en arrière ou, comme au 371st FG, sur l'empennage horizontal.

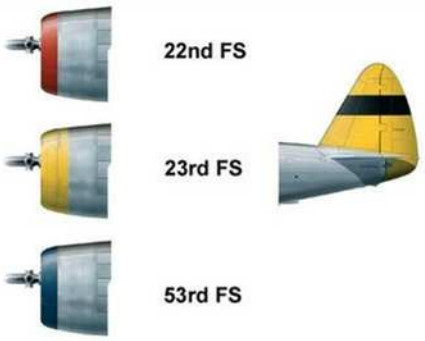
CODES TACTIQUES DE LA 9th AF

2N	81st FS	50th FG
2Z	510th FS	405th FG
3T	22nd FS	36th FS
4K	506th FS	404th FG
4N	394th FS	367th FG
4P	513th FS	406th FG
4W	406th FS	371st FG
6M	494th FS	48th FG
6V	53rd FS	36th FG
7J	508th FS	404th FG
7U	23rd FS	36th FG
8L	393rd FS	367th FG
8N	405th FS	371st FG
9Q	404th FS	371st FG
A6	389th FS	366th FG
A7	395th FS	368th FG
A8	391st FS	366th FG
AJ	356th FS	354th FG
B2	390th FS	366th FG
B4	387th FS	365th FG
B8	379th FS	362nd FG
C2	396th FS	368th FG
C4	388th FS	365th FG
CH	365th FS	358th FG
CP	367th FS	358th FG
D3	397th FS	368th FG
D5	386th FS	365th FG
E4	377th FS	362nd FG
F4	492nd FS	48th FG
FT	353rd FS	354th FG
G8	378th FS	362nd FG
G9	509th FS	405th FG
GQ	355th FS	354th FG
H5	392nd FS	367th FG
I7	493rd FS	48th FG
IA	366th FS	358th FG
K4	511th FS	405th FG
L3	512th FS	406th FG
O7	514th FS	406th FG
R3	410th FS	373rd FG
T5	10th FS	50th FG
U9	411th FS	373rd FG
V5	412th FS	373rd FG
W3	313th FS	50th FG
Y8	507th FS	404th FG

▼ Un Jug non identifié, photographié en France. Ce P-47D-30-RE (44-20607) porte, en effet, le code « AA » qui n'est pas celui d'une unité organique. Il est possible qu'il s'agisse de l'avion personnel d'une « huile » de la 9th *Air Force* ou de l'un de ses commandements rattachés. On sait, par exemple, que le *Brigadier General* Otto P. Weyland, commandant le XIX *Tactical Air Command*, possédait son P-47D-30, avec lequel il effectuait ses tournées des popottes.



36th *Fighter Group*

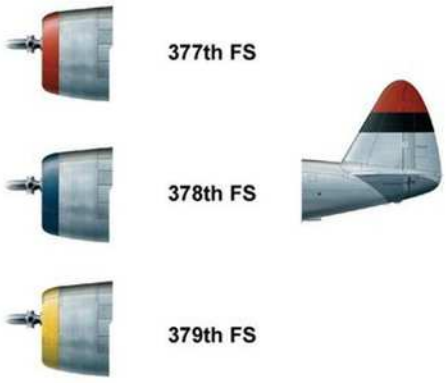


358th Fighter Group

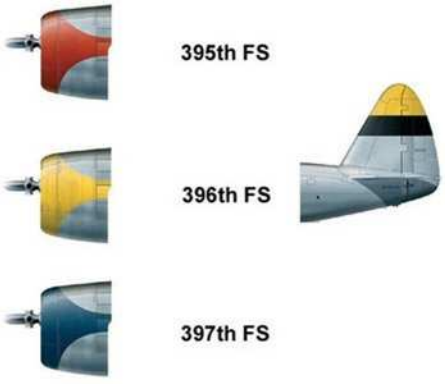
367th *Fighter Group*

48th *Fighter Group*

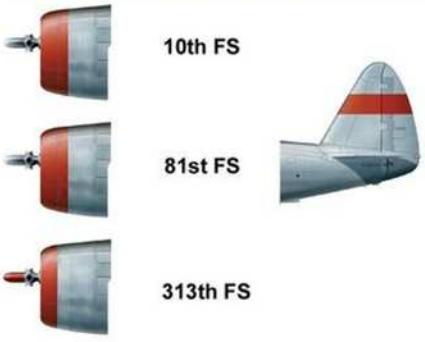
362nd *Fighter Group*



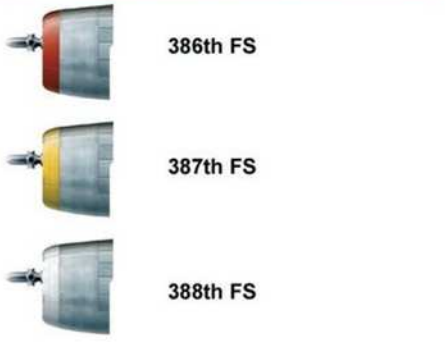
368th *Fighter Group*



50th *Fighter Group*



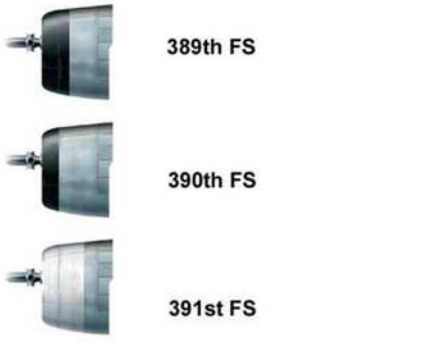
365th *Fighter Group*



371st *Fighter Group*

354th *Fighter Squadron*

366th *Fighter Group*



405th *Fighter Group*

406th *Fighter Group*

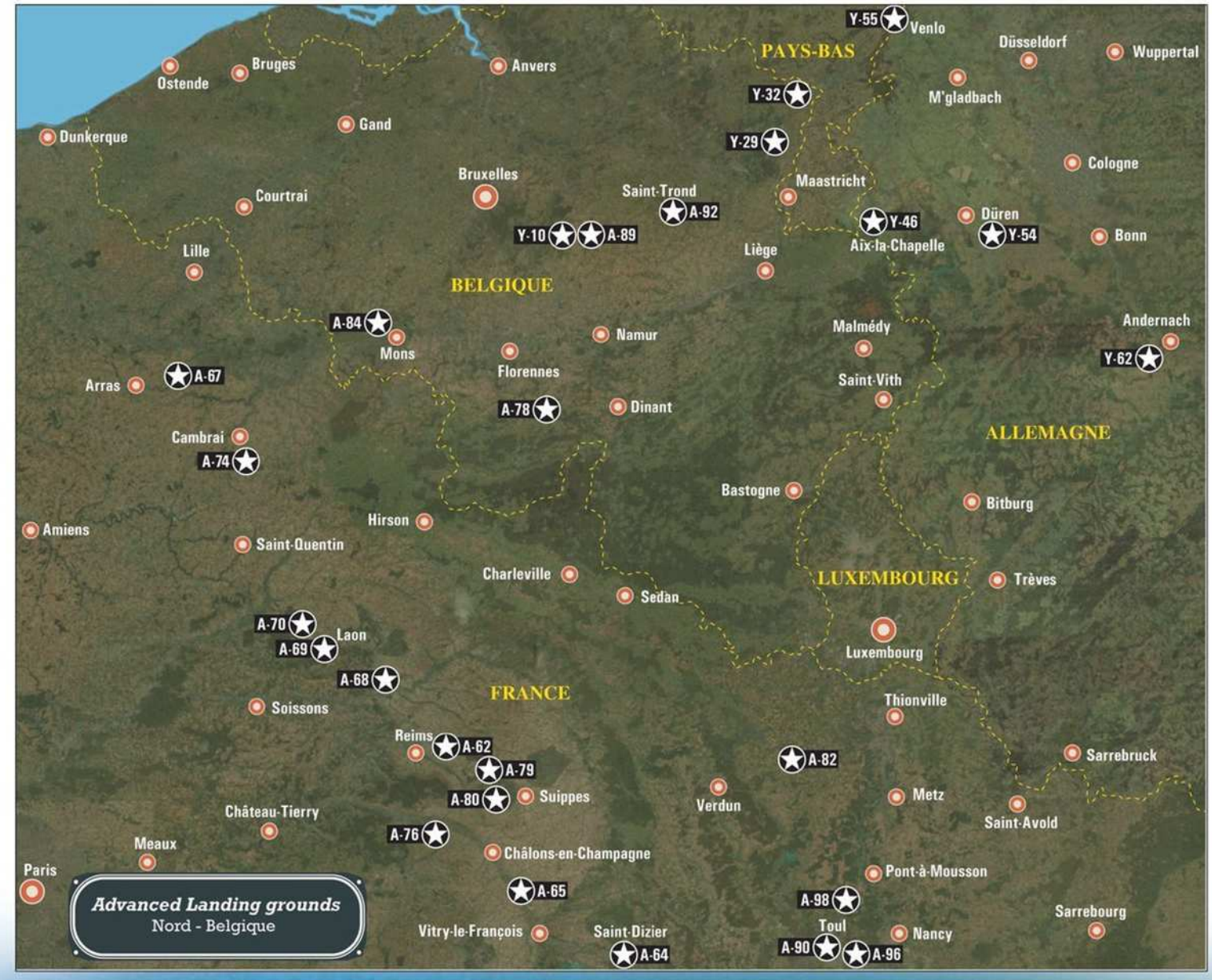
Marques des unités de P-47 Thunderbolt
9th *Air Force*
1945

Advanced Landing Grounds des unités de P-47

Les Alliés ont donné un nom de code à leurs *Advanced Landing Grounds* (terrains avancés) dès qu'ils ont mis les pieds sur le continent. Les terrains contrôlés par les Britanniques commençaient par la lettre **B**, ceux contrôlés par les Américains par la lettre **A**. Les aérodromes utilisés conjointement par les Britanniques et les Américains et par les unités remontant du Sud de la France ont reçu le préfixe **Y** et ceux occupés par l'USAAF en Allemagne le préfixe **R**. Des suffixes (**C**, **D** et **N**) ont été utilisés pour des unités non combattantes.

FRANCE		A-70	Laon-Couvron (02)	Y-29	As
A-1	Saint-Pierre-du-Mont (14)	A-74	Cambrai-Niergnies (59)	Y-32	Ophoven
A-3	Cardonville (14)	A-76	Athis (51)		
A-4	Deux-Jumeaux (14)	A-79	Prosnes (51)	**PAYS-BAS**	
A-5	Chippelle (14)	A-80	Mourmelon-le-Grand (51)	Y-55	Venlo
A-6	Beuzeville (14)	A-82	Verdun-Rouvres (55)		
A-7	Azeville (50)	A-90	Toul-Croix de Metz (54)	**ALLEMAGNE**	
A-8	Picauville (50)	A-94	Conflans-en-Jarnisy (54)	Y-46	Aix-la-Chapelle
A-10	Carentan (50)	A-96	Toul-Ochey (54)	Y-54	Kelz
A-12	Lignerolles (14)	A-98	Rosières-en-Haye (54)	Y-62	Niedermendig
A-13	Tour-en-Bessin (14)	Y-1	Tantonville (54)	Y-72	Braunschardt
A-14	Cretteville (50)	Y-2	Lunéville (54)	Y-73	Francfort/Rhein-Main
A-16	Brucheville (50)	Y-5	Ambérieu-en-Bugey (01)	Y-74	Francfort/Eschborn
A-17	Meautis (50)	Y-6	Lyon-Bron (69)	Y-75	Francfort/Rebstock
A-27	Rennes (35)	Y-7	Dôle-Tavaux (39)	Y-78	Biblis
A-28	Pontorson (50)	Y-8	Luxeuil-les-Bains (70)	Y-79	Mannheim/Sandhofen
A-29	Saint-James (50)	Y-12	Saint-Raphaël/Fréjus (83)	Y-86	Fritzlar
A-35	Le Mans (72)	Y-16	Salon-de-Provence (13)	Y-90	Giebelstadt
A-40	Chartres (28)	Y-17	Istres-Le Tubé (13)	Y-94	Münster/Handorf
A-41	Dreux-Vernouillet (28)	Y-34	Metz-Frescaty (55)	Y-98	Lippstadt
A-42	Villacoublay (78)	Y-40	Strasbourg-Entzheim (67)	R-6	Kitzingen
A-47	Orly (94)	Y-53	Colmar (68)	R-10	Illesheim
A-48	Brétigny-s/-Orge (91)			R-12	Eschwege
A-62	Reims-Champagne (51)	**BELGIQUE**		R-26	Bayreuth
A-64	Saint-Dizier (52)	A-78	Florennes-Juzaines	R-28	Fürth
A-65	Perthes (52)	A-84	Chièvres-Mons	R-30	Fürth/Industriehafen
A-67	Vitry-en-Artois (62)	A-89	Le Culot	R-50	Stuttgart/Echterdingen
A-68	Juvincourt (02)	A-92	Saint-Trond	R-56	Nordholz
A-69	Laon-Athies (02)	Y-10	Le Culot-Est	R-68	Straubing

▶ Le *Major* Thomas J. Carbine commande le 397th FS du 368th FG entre novembre 1944 et avril 1945. Dans la majorité des publications, les couleurs des décorations des 396th et 397th FS ont été interverties. (Photo courtoisie www.368thfightergroup.com)


Advanced Landing grounds
Nord - Belgique
PAYS-BAS
BELGIQUE
ALLEMAGNE
LUXEMBOURG
FRANCE
Y-55
Venlo
Düsseldorf
Wuppertal
Ostende
Bruges
Anvers
Y-32
M'gladbach
Gand
Dunkerque
Y-29
Cologne
Bruxelles
Maastricht
Courtrai
Saint-Trond
A-92
Y-46
Düren
Y-10
A-89
Aix-la-Chapelle
Y-54
Bonn
Lille
Liège
A-84
Mons
Namur
Malmédy
Andernach
Florennes
Y-62
Arras
A-67
Saint-Vith
A-78
Dinant
Cambrai
A-74
Bastogne
Bitburg
Hirson
Amiens
Saint-Quentin
Charleville
Trèves
Sedan
A-70
Laon
A-69
Luxembourg
A-68
Soissons
Thionville
Reims
A-62
A-79
A-82
Sarrebruck
A-80
Suippes
Verdun
Metz
Château-Tierry
Saint-Avold
A-76
Meaux
Châlons-en-Champagne
Paris
Pont-à-Mousson
A-65
A-98
Sarrebourg
Vitry-le-François
Saint-Dizier
Toul
Nancy
A-90
A-96
A-64

5C6
5B2
5D3

CHAPITRE V

MTO/ETO 12TH AND 15TH AIR FORCES

Deux forces aériennes opèrent dans le MTO (*Mediterranean Theater of Operations*), l'une à dominante tactique, la 12th AF, l'autre à dominante stratégique, la 15th AF.

12TH AIR FORCE

La 12th AF est créée le 20 août 1942 et s'installe en Angleterre avant de partir pour l'Algérie après les débarquements alliés en Afrique du Nord, en novembre 1942. Elle est d'abord rattachée aux *Northwest African Air Forces* avant de passer sous le contrôle des *Mediterranean Allied Air Forces*, en décembre 1943.
Le 20 octobre 1944, le *Major General* Carl Spaatz, commandant les *US Strategic Air Forces in Europe* (USSAF), signe l'ordre de création de la 1st *Tactical Air Force (Provisional)*, qu'il confie au *Major General* Ralph Royce. L'appellation de « provisoire » est en fait un tour de passe-passe de la part de Spaatz lui permettant de s'affranchir de l'accord de Washington. Outre deux groupes de P-47 provenant de la 9th AF, la 1st TAF (Prov) prend sous sa coupe les unités de P-47 du XII *Tactical Air Command*, ainsi que les unités françaises du 1er Corps aérien du général Paul Gérardot. On y retrouve les 27th, 50th, 86th, 324th et 358th FG.
En dépit du fait qu'il s'agit d'une *Air Force* à part entière, bien que provisoire, nous traiterons ses unités avec celles de la 12th AF, dont beaucoup sont issues. Les transfuges de la 9th AF ont été traités dans le chapitre précédent et l'historique des unités françaises fait l'objet d'un chapitre particulier.

15TH AIR FORCE

La 15th AF est formée à Tunis le 1er novembre 1943 pour prendre en charge le bombardement stratégique sur l'Italie, le Sud de la France et de l'Allemagne, l'Autriche, la Pologne, la Tchécoslovaquie, la Roumanie, la Hongrie et les Balkans. Le 22 février 1944, elle est englobée dans les USSAF, qui contrôlent également la 8th AF.
De la 15th AF dépend le 306th *Fighter Wing*, sous le commandement duquel opèrent à un moment ou à un autre les 1st, 14th, 31st, 52nd, 82nd, 325th et 332rd FG.

27th *Fighter Group*

Le 27th FG a perdu la totalité de ses avions aux Philippines et la plupart de son personnel a été tué ou fait prisonnier à Bataan et Corregidor. Il est rapatrié sans homme ni avion aux USA, en mai 1942. Il y est reconstitué sur A-20, puis est transformé sur A-36 avant de partir en Afrique du Nord, en juin 1943. Devenu 27th FBG, il est rééquipé en P-40.
Il participe aux opérations au-dessus de Pantelleria et Lampedusa, puis à la conquête de la Sicile.
En mai 1944, à la suite de sa transformation sur P-47, il redevient 27th FG. En août 1944, il rejoint l'ETO pour prendre part au débarquement de Provence. Il est affecté au XII TAC en septembre, puis au XXII TAC en octobre et enfin à la 1st TAF (Prov), le 21 février 1945. Dans les derniers mois de la guerre, il appuie la progression des troupes alliées dans l'Est de la France et en Allemagne.
Une cinquième DUC lui est décernée pour avoir pris une part active à la dislocation d'une importante colonne allemande en retraite dans la vallée du Rhône, le 4 septembre. Il avait déjà reçu trois DUC aux Philippines et une quatrième pour son action décisive à Salerne, le 10 septembre 1943.
Il ne compte aucun as sur P-47, mais un sur A-36 (*Captain* Michael T. Russo du 522nd FS).

▶ MARY, un P-47D du 524th FS, reconnaissable à ses parements jaunes. (Collection G. Julien)

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 6

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col S.B. Mack	22.04.44
LtCol W.R. Nevitt	10.09.44

522nd FS (rouge)
Victoires sur P-47 : 5

Capt E.G. Tanassy	18.03.44
Capt C.C. Williams	22.07.44
Capt R.E. Fromm	19.09.44
Capt T.V. Murphy	20.10.44
Capt L.I. Wiehrdt	27.10.44

523th FS (bleu)
Victoires sur P-47 : 0
?

524th FS (jaune)
Victoires sur P-47 : 1

Capt Rorey	44

Bases

Castel Volturno	10.04.44
Santa Maria	05.44
Ciampino	18.06.44
Serragia (Corse)	12.07.44
Salon-de-Provence (Y-16)	24.08.44
Naples	09.44
Saint-Dizier (A-64)	22.02.45
Toul-Ochey (A-96)	03.45
Biblis (Y-78)	04.45

57th *Fighter Group*

▶▶ Le *1st Lieutenant* James C. Hare du 65th FS, FIGHTING COCKS. Il remportera une victoire contre un Ca.313 allemand, le 7 juillet 1944. (Photo James C. Hare)

Quand il est transformé sur P-47 à la fin de l'année 1943, le 57th FG peut se prévaloir d'une grande expérience au combat, ayant pris part à toutes les campagnes méditerranéennes de la bataille d'el-Alamein à l'invasion de la Sicile.
Il effectue sa première mission sur Jug le 5 décembre 1943. Il reçoit une troisième DUC pour ses attaques dévastatrices dans le secteur Florence-Arezzo, le 15 avril 1944. Il participe ensuite à l'invasion de l'île d'Elbe (juin), puis au débarquement dans le Sud de la France (août). Il reste affecté au MTO jusqu'à la fin de la guerre, opérant au-dessus du Nord de l'Italie de septembre 1944 à mai 1945.
Il compte huit as dans ses rangs, mais six d'entre eux l'étaient antérieurement à leur transformation sur P-47 et un le deviendra après la Seconde Guerre mondiale.
Le *1st Lieutenant* Alfred C. Froning est devenu as le 16 décembre 1944 en remportant deux victoires avec le 66th FS au-dessus de la Yougoslavie.
Le *2nd Lieutenant* Stephen L. Bettinger (une victoire sur P-47 avec le 66th FS) a ajouté cinq victoires à son palmarès en Corée.

▶ DOGGIE, le D-23-RA du *1st Lieutenant* James M. Eubank du 65th FS à Alto, à l'été 1944. Les bandes jaunes entourant l'empennage vertical et les ailes sont communes à tous les avions du 57th FG. Sur beaucoup d'appareils, les râteliers à bombes étaient également peints de cette couleur. (Photo James C. Hare)

Republic P-47D-15-RE (42-75719)
1st Lieutenant James C. Hare
65th *Fighter Squadron*, 57th *Fighter Group*
Alto, août 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Décembre 1943 - mai 1945
Victoires : 184

État-major
Victoires sur P-47 : 1

Col A.G. Salisbury	23.12.42
Col A.J. Knight	23.04.44

64th FS (10-39)
Victoires sur P-47 : 55,5

1st/Lt A.E. Exon	17.08.43
Capt L. Franck	21.04.44
Maj R.A. Barnum	24.10.44

65th FS (40-69)
Victoires sur P-47 : 49

Capt G.O. Wymond Jr	12.05.43

66th FS (70-99)
Victoires sur P-47 : 78,5

1st/Lt W.P. Benedict	13.12.43
1st/Lt C. McCoy	05.06.44
Maj C.C. Leaf	19.07.44

Bases

Amendola	27.10.43
Cercola	03.44
Alto	03.44
Ombrone	09.44
Grosseto	09.44
Villafranca di Verona	29.04.45
Grosseto	07.05.45

▶ Un « Razorback » du 64th FS, THE BLACK SCORPIONS, réarmé en vue d'une prochaine mission. Au 64th, le code tactique était noir bordé ou ombré de rouge.

◀ Un P-47D-28-RA du 66th FS, THE EXTERMINATORS, à Villafranca di Verona. Normalement les codes tactiques de ce *Squadron* étaient aussi ombrés en rouge, mais pas sur cet appareil. Sur les avions alu, la bande jaune sur l'empennage était bordée de noir. (Photo James C. Hare)

79th *Fighter Group*

Ce n'est qu'en mars 1943 que le 79th FG est engagé avec ses P-40 en Cyrénaïque. Il poursuit les forces allemandes jusqu'en Tunisie et en Italie.
En mars 1944, il est transformé sur P-47. Il prend part à l'opération « Anvil/Dragoon » dans le Sud de la France avant de revenir en Italie.
Il reçoit une seconde DUC pour sa participation active à la percée alliée sur la rivière Santerno, du 16 au 20 avril 1945.
Il ne compte qu'un seul as (*Captain* Paul G. McArthur du 87th FS) qui a remporté ses cinq victoires sur P-40.

▶ Des P-47D du 86th FS (79th FG) à Pomigliano (Italie). Seul l'avion à droite (X51) porte les marques complètes du groupe, composées d'un empennage bleu moyen avec un éclair jaune et le tiers inférieur du capot peint en rouge, qui commencent à apparaître à la fin de l'année 1944.

Republic P-47D-23-RA (42-27908)
2nd Lieutenant John Fredricson
86th *Fighter Squadron*, 79th *Fighter Group*
Fano (Italie), décembre 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Mars 1944 - mai 1945
Victoires : 27

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col E.E. Bates	06.11.42
Col C.W.Stark	21.04.44
LtCol M.J. Neilson	12.05.44
Col G.E. Pinkston	28.11.44

85th FS (X10-X39)
Victoires sur P-47 : 5

Capt J.F. Martin	24.12.43
Capt C.W. Stewart	27.04.44
Capt E.L. Kleiderer Jr	21.07.44
Maj E.P. Maxwell	16.10.44
LtCol R.B. Files	22.02.45

86th FS (X40-X69)
Victoires sur P-47 : 15

Capt M.J. Nielson	17.10.43
Maj J.W. Ewing Jr	08.05.44
Maj E.J. Byron	14.08.44
Maj F.J. Zilly	13.10.44
Maj A.L. Fetters	30.04.45

87th FS (X70-X99)
Victoires sur P-47 : 7

Capt G.T. Lee	19.11.43
Capt E.J. Byron	30.04.44
Maj G.T. Lee	19.07.44
Maj J.L. Beck	14.09.44
Maj B.B. Cassiday Jr	30.04.45

Bases

Capodichino	01.44
Pomigliano	01.05.44
Serragia (Corse)	06.44
Saint-Raphaël (Y-12)	25.08.44
Iesi	10.44
Fano	05.12.44
Cesenatico	20.03.45

86th *Fighter Group*

Le 86th FBG (*Fighter-Bomber Group*) devient 86th FG en mai 1944, à l'époque où il commence à percevoir des P-47 qui côtoyeront encore quelque temps ses A-36 d'origine.
Il suit la progression des armées alliées vers Rome et prend part aux opérations en Provence. En septembre 1944, il retrouve l'Italie qu'il ne quittera plus jusqu'à la cessation des hostilités.
Il reçoit deux DUC, l'une pour la destruction de nombreux véhicules ennemis à proximité de Rome, le 25 mai 1944, et la seconde pour avoir fortement perturbé la retraite des armées allemandes vers le Sud de l'Allemagne, le 20 avril 1945.
Le 86th FG ne compte aucun as.

Republic P-47D-30-RA (44-33559)
Major W. B. Colgon
525th *Fighter Squadron*, 86th *Fighter Group*
Braunschardt (Y-72), avril 1945.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 3

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col H.E. Hofahl	04.12.43
Col E.E. Bates Jr	02.08.44
LtCol G.T. Lee	14.02.45

525th FS (10-39)
Victoires sur P-47 : 0

Maj W.B. Colgon	44

526th FS (40-69)
Victoires sur P-47 : 1

Capt G. Weigle	21.04.44
Maj W.P. Benedict	11.09.44
Maj R. Taylor	16.12.44

527th FS (70-99)
Victoires sur P-47 : 2

Capt S.W. Farnham	17.04.44
Capt J.R. Dolny	23.06.44

Bases

Marcianise	30.04.44
Ciampino	11.06.44
Orbetello	20.06.44
Poretta (Corse)	12.07.44
Grosseto	17.09.44
Pise	23.10.44
Tantonville (Y-1)	20.02.45
Braunschardt (Y-72)	18.04.44

324th *Fighter Group*

D'abord affecté à la 9th AF sous la forme de *Squadrons* autonomes, le 324th FG est reconstitué pour rejoindre la 12th AF, en juillet 1943. Il abandonne ses P-40 pour des P-47, en juillet 1944.
Il participe à l'opération « Anvil/Dragoon » en Provence, puis est rattaché à la 1st Tac (Prov.) avec laquelle il prend part à la réduction de la poche de Colmar, entre janvier et février 1945, et appuie l'assaut donné à la ligne Siegfried par la 7th *Army*.
Il a reçu deux DUC, mais antérieurement à sa transformation sur P-47. Il recevra la Croix de Guerre avec palme pour l'appui fourni aux troupes françaises pendant les campagnes d'Italie et de France.
Il compte trois as, mais aucun n'a remporté de victoire sur Thunderbolt.

▶ De gauche à droite, le *Colonel* Leonard C. Lydon, commandant le 324th FG, le *Captain* Lester L. Krause, *Ops Officer*, et le *1st Lieutenant* Joseph Goldberger, adjoint de l'*Ops Officer*, sont en train de guetter l'arrivée d'une patrouille.

Période opérationnelle sur P-47
Juillet 1944 - mai 1945
Victoires : 1

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col L.C. Lydon	25.12.43

314th FS (10-39)
Victoires sur P-47 : 0

Capt J.F. Kirkendall	10.07.44
Maj D.B. Rathburn	27.12.44

315th FS (40-69)
Victoires sur P-47 : 0

Capt E.A. Sanders Jr	12.02.44
Maj A.L. Marks	01.11.44
Capt K.D. Scheiwe	19.12.44
Maj F.A. Krause	02.04.45

316th FS (70-99)
Victoires sur P-47 : 1

Maj P.T. O'Pizzi Jr	02.44
Capt K.D. Scheiwe	31.08.44
Capt J.T. Johnson	10.12.44

Bases

Sainte-Catherine (Corse)	19.07.44
Le Luc	25.08.44
Istres-Le Tubé (Y-17)	02.09.44
Ambérieu (Y-5)	06.09.44
Dôle-Tavaux (Y-7)	20.09.44
Lunéville (Y-2)	04.01.45
Stuttgart-Echter. (R-50)	08.05.45

▼ Le P-47D-27-RE (42-27277) du *1st Lieutenant* Richard G. Keene après un atterrissage forcé au terme d'une mission sur l'Allemagne. L'avion appartient au 315th FS du 324th FG et porte toutes ses décorations en rouge.

▲ et ▼ Les P-47 du 350th FG comptent parmi les plus colorés de l'USAAF. Chaque *Squadron* a adopté des marques spécifiques très distinctes, en particulier un code tactique où le premier chiffre représente le *Squadron* (5 pour le 365th FS, 6 pour le 366th et 7 pour le 366th) suivi de la lettre du *flight*. En revanche, on ne sait toujours pas à quoi correspond la lettre « O », comme sur TORRID TESSIE/PHILADELPHIA FILLY du *Major* C.E. Gilbert, commandant le 346th FS.

350th *Fighter Group*

Rattaché à la 12th AF en janvier 1943, le 350th FG utilise d'abord des P-400, P-39 et P-38 avant d'être transformé sur P-47 en août 1944.
Après avoir donné un « coup de main » lors du débarquement de Provence, il repart rapidement en Italie, où il restera jusqu'à la fin de la guerre.
En octobre 1944, il lui est rattaché le 1° *Grupo de Aviação de Caça* brésilien en tant que quatrième *Squadron*. Cette unité est traitée à part dans le chapitre consacré aux Thunderbolt étrangers.
Vu le faible nombre de victoires remportées (53 entre janvier 1943 et mai 1945), en raison de la quasi-disparition de l'aviation de l'Axe dans son secteur, le 350th FG n'a produit aucun as.
Néanmoins, le *2nd Lieutenant* Charles C. Eddy peut se prévaloir d'avoir abattu un as italien, le *Maggiore* Adriano Visconti, le 14 mars 1945.

Republic P-47D-28-RE (44-19561)
2nd Lieutenant Charles C. Eddy
346th *Fighter Squadron*, 350th *Fighter Group*
Pise, mars 1945.

Republic P-47D-28-RA (42-28961)
Major Hugh D. Dow
Commandant le 347th *Fighter Squadron*, 350th *Fighter Group*
Tarquinia (Italie), septembre 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Août 1944 - mai 1945
Victoires : 24

État-major
Victoires sur P-47 : 0

LtCol Nielsen	09.43
LtCol J.C. Robertson	22.10.44
Col Nielsen	02.45

345th FS (5)
Victoires sur P-47 : 1

Capt L.C. Wells	26.05.44
Maj E.J. Gabor	12.09.44
Maj .L.C. Wells	02.05.45

346th FS (6)
Victoires sur P-47 : 16

Maj A.R. Schindler	10.08.44
Maj C.E. Gilbert	25.03.45

347th FS (7)
Victoires sur P-47 : 7

Capt R.W. Raup	27.05.44
Capt W.L. Hart Jr	27.08.44
Capt H.D. Dow	29.09.44
Maj A.H. Ballard	22.01.45

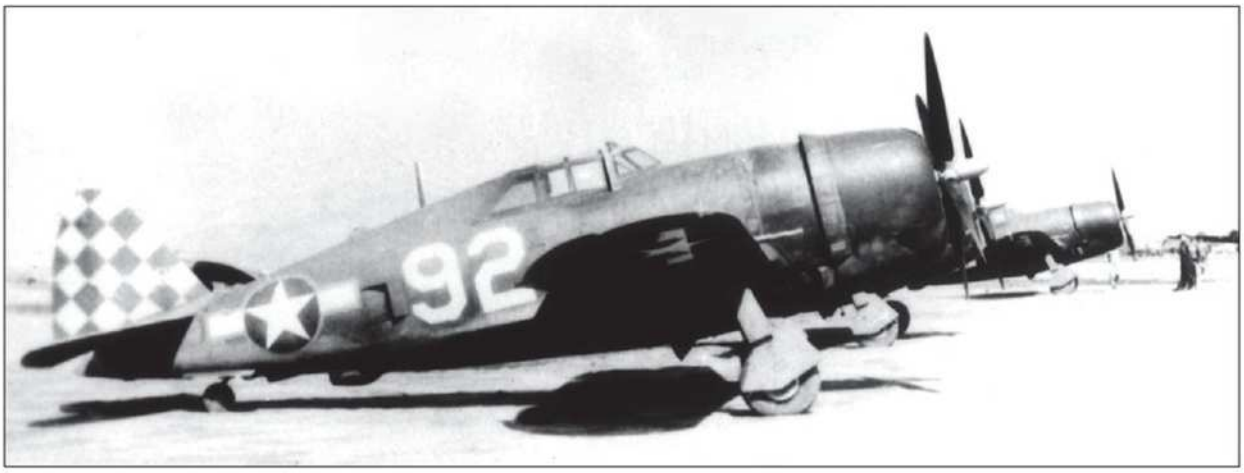
Bases

Alghero (Corse)	06.02.44
Tarquinia (Italie)	08.09.44
Pise (Italie)	02.12.44

325th *Fighter Group*

The Checkertail Clan

Le 325th FG prend une part active à la défaite des forces de l'Axe en Afrique du Nord avec ses P-40 au sein de la 12th AF.
En septembre 1943, il s'installe en Italie où il est désormais rattaché à la 15th AF et commence à percevoir des P-47 avec lesquels il exécute sa première mission d'escorte, le 14 décembre.
En mai 1944, il est transformé sur P-51.
Il reçoit une seconde DUC pour l'attaque de l'aérodrome allemand de Villaorba, au terme d'une approche à basse altitude de près de 500 km, le 30 janvier 1944.
Il ne compte pas moins de 28 as dans ses rangs, dont 6 le sont devenus sur Thunderbolt.
Il doit son surnom de « Clan des queues à damier » à la décoration qui orne d'abord l'empennage vertical, puis toute la partie arrière, de ses avions.



▶ Un P-47D du 319th FS, 325th FG, à Soliman (Tunisie), fin 1943. La cocarde de fuselage du « 92 » présente un curieux mélange de liseré jaune autour du cercle de l'étoile et de liseré rouge autour des « oreilles ». (Collection Aéro-Journal)

◢ Le *1st Lieutenant* Hiawatha Mohawk, du 319th FS, est l'un des rares « Native Americans » (Indiens d'Amérique) de l'USAAF. Il obtiendra deux victoires, l'une sur P-47, l'autre sur P-51.

▼ Le *Major* Frank J. Collins devant son P-47 « 70 ».
Il remporte neuf victoires homologuées avec le 319th FS, dont quatre sur Jug. En octobre 1944, il rejoint le 507th FG dans le Pacifique, dont il prend le commandement du 464th FS. Abattu par la DCA au-dessus d'Amani O Shima, il est fait prisonnier, le 10 juillet 1945.

Republic P-47D-15-RE (42-75656)
1st Lieutenant Don P. Kerns
319th *Fighter Squadron*, 325th *Fighter Group*
Foggia (Italie), janvier 1944.

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
LtCol H.H. Green	317	10	8	-	18
1st/Lt E.H. Emmons	317	9	-	-	9
LtCol L.W. Chick Jr	317	6	-	-	6
1st/Lt G.P. Novotny	317	5	3	-	8
1st/Lt E. Paulk	317	5	-	-	5
Capt W.A. Rynne	317	5	-	-	5
Maj F.J. Collins	319	4	5	-	9
Capt C.J. Hoffman	317	4	1	-	5
Capt R.M. Barkey	319	4	1	-	5
Capt R.W. Dunkin	317	3	6	-	9
1st/Lt C.O. Dean	317	3	3	-	6
1st/Lt R.S. Deakins	318	3	3	-	6
Capt R.B. Hogg	318	2	4	-	6
Capt R.E. Hartley	319	2	3	-	5
Capt B.H. Emmert Jr	318	1	5	1	7
LtCol R.L. Baseler	EM	1	5	-	6

Période opérationnelle sur P-47
Décembre 1943 - mai 1944
Victoires : 155

État-major
Victoires sur P-47 : 1
LtCol R.L. Baseler 05.07.43
Col C.L. Sluder 01.04.44

317th FS (10-39)
Victoires sur P-47 : 76
Maj W.R. Reed 01.43
Maj L.W. Chick Jr 01.44
Maj H.H. Green 25.03.44

318th FS (40-69)
Victoires sur P-47 : 29
Maj J.F. Garrett 20.08.43
Maj J.V. Toner 05.01.44

319th FS (70-99)
Victoires sur P-47 : 49
Maj H.E. Burns 08.09.43
Maj A. Tirk Jr 01.44
Maj F.J. Collins 11.03.44
Capt W.A. Rynne 20.03.44
Capt R.E. Hartley 28.03.44

Bases
Foggia (Italie) 11.12.43
Lesina (Italie) 29.03.44.

332nd *Fighter Group*

All-Negro Fighter Group

Le 99th *Fighter Squadron* est la première unité de l'USAAF à être exclusivement composée de personnel noir [1]. Il est d'abord affecté à la 12th AF et rattaché successivement aux 33rd, 324th, 33rd une seconde fois, 79th, 86th FG et à nouveau au 324th FG, pour devenir le quatrième *Squadron* du 332nd FG, le *All-Negro Fighter Group*, en date du 30 juin 1944.Cette unité est mentionnée pour mémoire, puisqu'elle n'exécutera aucune mission sur P-47, abandonnant ses P-40L pour des P-51 quelques jours après son intégration du 332nd FG.

Le 332nd FG arrive en Italie début février 1944 avec ses P-40. Il s'agit du premier (et seul) groupe de chasse de l'Air Force exclusivement composé de personnel afro-américain. Assigné à la 12th AF, il effectue sa première mission de guerre le 5 février. Il est transformé sur P-47 en avril, puis, rattaché à la 15th AF en mai, il est rééquipé en P-51 à partir du mois de juin.

Il ne compte aucun as, puisque le seul pilote qui aurait pu prétendre à ce titre, le *1st Lieutenant* Lee A. Archer, s'est

[1] Voir *Aéro-Journal* n° 6, octobre-novembre 2008.

Période opérationnelle sur P-47
Avril 1944 - juillet 1944
Victoires : 4

État-major
Victoires sur P-47 : 1
Col B.O. Davis 08.10.43

99th FS (A)
Victoires sur P-47 : 0
Capt E.B. Lawrence 11.04.44

100th FS (10-39)
Victoires sur P-47 : 0
Capt R.B. Tresville 06.07.43
1st/Lt A.D. Turner 22.06.44

301st FS (40-69)
Victoires sur P-47 : 2
1st/Lt L. Rayford 28.02.44

302nd FS (70-99)
Victoires sur P-47 : 2
2nd/Lt E.C. Gleed 06.07.73
1st/Lt M.T. Jackson 22.04.44

Bases
Montecorvino (Italie) 03.02.44
Capochino (Italie) 15.04.44
Ramitelli (Italie) 28.05.44

228152

CHAPITRE VI

CBI 10TH AND 14TH AIR FORCES

La 10th Air Force est activée le 12 février 1942 et s'installe à New Delhi (Inde) trois mois plus tard sous les ordres du *Major General* Lewis H. Brereton. Sa mission première est d'aider à maintenir ouverte la route de Birmanie, une piste tortueuse, reliant Lashio (Birmanie) à Kunming (Chine) et qui, depuis la capture des ports chinois par les Japonais, représente la seule voie de ravitaillement de la Chine.

Cependant, en avril 1942, les Japonais prennent Lashio et ferment la route. C'est un grave revers non seulement pour les Américains, mais aussi pour les forces chinoises de Tchang Kaï-chek. Au grand dam de Churchill, qui se préoccupe moins du sort de la Chine que de celui de l'ancienne colonie britannique de Birmanie, Roosevelt impose comme objectif aux forces alliées de la région la réouverture de cette route. En attendant, la Chine et les forces américaines qui y stationnent (il ne faut pas oublier que la Chine constitue le premier tremplin des B-29 pour bombarder le Japon) doivent être ravitaillées par la voie des airs – ce que les Américains appelleront « The Hump », la bosse, en référence à l'obligation de franchir la chaîne de l'Himalaya.

La construction d'une seconde route, baptisée « Ledo Road », est lancée en décembre 1942, mais elle ne sera pas ouverte avant janvier 1945. Or, à cette époque, elle présente un intérêt moindre pour les Américains, qui ont installé leurs B-29 sur les îles Marianes.

Lors de la conférence Quadrant, tenue à Québec en août 1943, les Américains décident de soutenir le second projet d'offensive des Chindits [1] en Birmanie. Ceux-ci, sous les ordres d'un général britannique totalement atypique du nom d'Orde Charles Wingate, opèrent derrière les lignes ennemies en Birmanie. Le *General* Henry H. Arnold, commandant en chef de l'US Army Air Force, signe l'ordre de création d'une formation indépendante, le 1st *Air Commando Group*, qui opèrera, lui aussi, derrière les lignes ennemies, en appui de Wingate. Ce *Commando*, autosuffisant puisque composé d'unités de chasse, de bombardiers moyens, d'avions de transport et de planeurs, sera incorporé à la 10th AF, en juillet 1945.

Toutefois, il devient rapidement évident qu'il est difficile au commandant de la 10th AF de contrôler deux secteurs aussi distincts, tant sur le plan géographique que stratégique, que la Birmanie et la Chine, avec entre les deux la barrière physique de l'Himalaya.

Il est donc décidé au plus haut niveau de scinder le théâtre en deux et de confier les opérations aériennes en Chine à une nouvelle *Air Force*, la 14th, qui est activée le 10 mars 1943. Tout naturellement, son commandement est confié au *Major General* Claire L. Chennault, chef de la *China Air Task Force*, depuis la dissolution de l'*American Volunteer Group*, mieux connu sous l'appellation de « Tigres volants ».

Le CBI (China-Burma-India) restera le parent pauvre parmi tous les théâtres d'opérations de l'USAAF. Il bénéficiera de quelque intérêt lors de l'installation des premières bases des B-29 en Chine, intérêt qui retombera aussitôt après le transfert de la 20th AF aux Marianes, les Américains se rendant compte que Tchang Kaï-chek est plus préoccupé par sa lutte contre Mao Tsé-toung que par celle contre les Japonais et que les Britanniques ne se battent que pour reconquérir leur Empire.

[1] Nom donné aux troupes des 77th *Indian Infantry Brigade* et 3rd *Indian Infantry Division*.

◀◀ Un P-47D-23-RA du 6th *Fighter Squadron (Commando)* décolle d'Asansol.
Le 5th FS (Cdo) peignait ses codes tactiques sous le cockpit et le 6th FS (Cdo) sur la bande bleu foncé de dérive.

▼ Une portion de la route de Birmanie, cordon ombilical vital pour la Chine qui, après sa rupture par les armées japonaises, représente l'enjeu stratégique majeur de la région.

1st *Air Commando Group*

Le 1st ACG, activé le 29 mars 1944, fait suite à la 5318th *Provisonal Unit (Air)*, formée dans le but de servir d'appui et de soutien aériens aux Chindits de Wingate dans leurs offensives menées depuis les arrières des Japonais en Birmanie.
Au départ, le 1st ACG est composé de sections et non de *Squadrons*, équipées de chasseurs-bombardiers (P-51A), de bombardiers moyens (B-25H), de transports (C-47 et UC-64), d'avions de liaison et d'observation (L-1, L-5, YR-4) et de planeurs (CG-4 et TG-5).
Il reçoit une DUC pour l'ensemble de ses opérations qui s'achèvent en mai 1944. Le 1st ACG est replié à Asansol, le 20 mai 1944, où il est réorganisé en *Squadrons* en septembre. Les P-51A sont remplacés par des P-47D à la même époque.
Il repart au combat en décembre pour appuyer la reconquête de la Birmanie. Les deux *Fighter Squadrons* sont retirés des opérations en mai 1945 pour être rééquipés en P-51D, mais ils demeureront à l'entraînement jusqu'à la fin de la guerre.
Le 10 juillet 1945, le 1st ACG est incorporé à la 10th AF.
Il n'y a aucun as sur P-47.

Période opérationnelle sur P-47
Septembre 1944 - mai 1945
Victoires : 5

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col P. G. Cochran	29.03.44
Col C.B. Gary	20.05.44
Col R.W. Hall	07.04.45

5th FS (Cdo)
Victoires sur P-47 : 2

Capt R.R. Lynn	01.09.44
Capt M.J. Wilkins	24.03.45

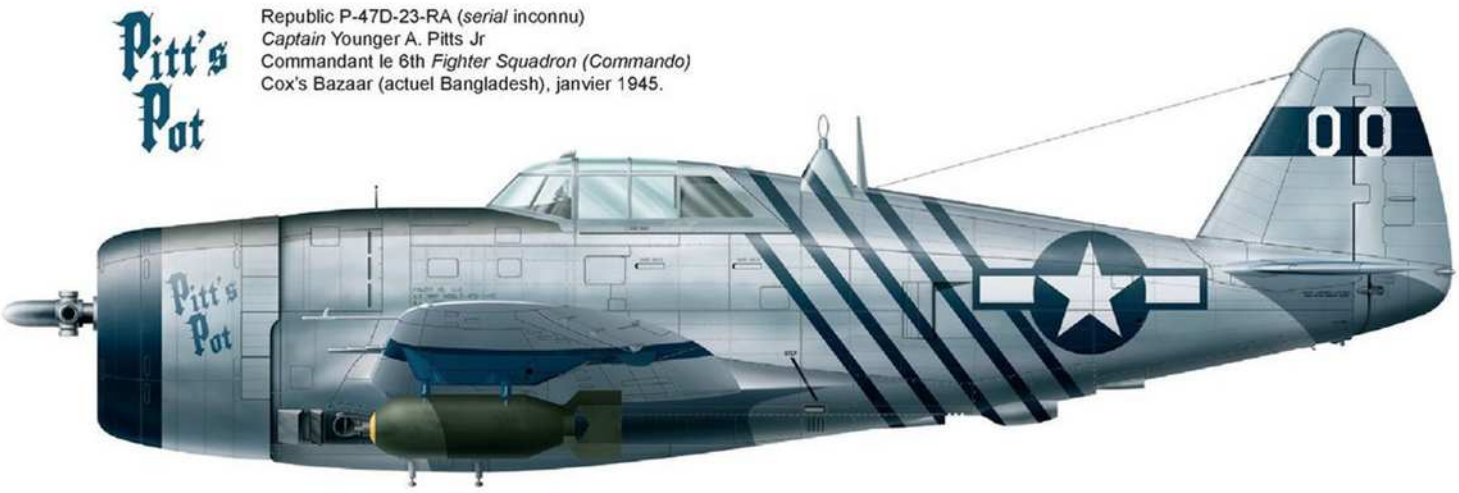
6th FS (Cdo)
Victoires sur P-47 : 3

Capt O.B. Carter	30.09.44
Capt Y.A. Pitts Jr	11.44

Bases

Hailakandi (Inde)	29.03.44
Asansol (Inde)	20.05.44

▶ Des P-47D du 5th *Fighter Squadron (Commando)* sont préparés pour une future mission sur le terrain d'Asansol (Bengale occidental), en février 1945. Les bandes de fuselage et d'ailes, ainsi que le capot moteur, sont bleu foncé.



Republic P-47D-23-RA (*serial* inconnu)
Captain Younger A. Pitts Jr
Commandant le 6th *Fighter Squadron (Commando)*
Cox's Bazaar (actuel Bangladesh), janvier 1945.

33rd *Fighter Group*

Le 33rd FG a beaucoup bourlingué. Il commence sa carrière sur P-40 en Afrique du Nord, où il débarque en même temps que les troupes anglo-américaines, le 8 novembre 1942.
Après avoir participé aux campagnes de Tunisie, de Sicile et d'Italie, en février 1944, il est envoyé en Inde et affecté à la 10th AF. Là, il est rééquipé en P-38 et en P-47. En avril, il s'installe en Chine sous le commandement de la 14th AF. Il exécute quelques patrouilles d'interception, mais surtout poursuit son entraînement. Il réintègre la 10th AF en Inde, en septembre, et prend part à la campagne de Birmanie en appui des troupes de Lord Mounbatten.
Vu le faible nombre de victoires remportées par le 33rd FG en CBI (une en Chine et cinq en Birmanie), en raison de la quasi-disparition de l'aviation japonaise dans le secteur, il n'y a aucun as sur P-47.

◀ Deux P-47D-15-RA, qui viennent probablement d'arriver au 60th FS du 33rd FG, attendent sagement qu'on vienne leur peindre leurs marques d'unité et finir le « nose art » commencé sur celui au premier plan. Pungchuacheng, Chine, août 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Février 1944 - août 1945
Victoires : 5

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col L.F. Stetson Jr	17.10.43
LtCol O.G. Cellini	07.06.44
Col D.D. Terry Jr	09.09.44
Col F.L. Dunn	02.03.45

58th FS
Victoires sur P-47 : 5

Capt E.C. Beach	20.02.44
Maj R.E. Ludeman	19.07.44
Maj E.M. Dervage	05.09.44
Maj J.E. Ward	10.44
Maj S.M. Newcomb	31.12.44
Maj C.E. Baker	03.45
LtCol H.C. Vaughn	11.07.45
Maj E.C. Anglin	29.07.45

59th FS
Victoires sur P-47 : 0

Capt Moore	02.02.44
Capt R.K. Turner	03.45
Capt F.A. Duncan	04.45
Capt C.R. Langdon	20.04.45
Capt J.W. Sognier	05.45
Capt E.R. Tyler	06.45

60th FS
Victoires sur P-47 : 0

Capt S.T.N. Carter	13.12.43
Capt M.S. Tyler Jr	26.06.44
Capt C.R. Langdon	02.45
Capt F.A. Duncan	20.04.45
Maj T.H. Erb	08.05.45

Bases

Karachi (Inde)	20.02.44
Shwangliu (Chine)	18.04.44
Pungchacheng (Chine)	09.05.44
Nagaghuli (Inde)	03.09.44
Sahmaw (Birmanie)	26.12.44
Piardoba (Inde)	05.05.45

80th *Fighter Group*

Burma's Banshees

Activé le 9 février 1942, le 80th FG embarque pour l'Extrême-Orient en mai 1943. Il entre en action avec ses P-40 au sein de la 10th AF en septembre 1943.
Il est transformé sur P-47 en juin 1944 et reprend ses missions en juillet.
Il effectue des patrouilles de protection au-dessus de la route terrestre de Ledo et aérienne de la « Hump » et participe à la prise de Rangoon. Il reçoit une DUC pour avoir fait échouer un raid aérien japonais visant une grande raffinerie en Assam, le 27 mars 1944, le 459th FS se mettant en valeur en revendiquant sept victoires sûres et trois probables... mais il était le seul des quatre *Squadrons* du groupe à voler sur P-38.
En dehors des sept as produits par le 459th FS sur P-38, le 80th FG n'en compte qu'un seul sur P-47, le *1st Lieutenant* Samuel E. Hammer, qui remporte trois de ses cinq victoires sur Jug (trois « Tojo », le 14 décembre 1944) – les trois-quarts du palmarès du 90th FS à lui seul !

Période opérationnelle sur P-47
Juin 1944 - août 1945
Victoires : 8

État-major
Victoires sur P-47 : 0

Col A.L. Evans Jr	13.04.44
Col S.D. Grubbs Jr	01.02.45
Col H.S. Williams	29.04.45

88th FS
Victoires sur P-47 : 4

Capt R.J. Baker	17.04.44
Maj J.W. Ford	10.04.45

89th FS
Victoires sur P-47 : 0
?

90th FS
Victoires sur P-47 : 4
?

459th FS
Pour mémoire
(n'a jamais volé sur P-47).

Bases

Nagaghuli (Inde)	10.43
Tingkawk Sakan (Bir.)	29.08.44
Myitkyina (Birmanie)	20.01.45
Dudhkundi (Inde)	24.05.45

◀ Des P-47D du 88th FS à Nagaghuli (Inde), à l'été 1944.
(Photo H.A. Weinheimer)

Republic P-47D-23-RA (42-27480)
89th *Fighter Squadron*, 80th *Fighter Group*
Myitkyina (Birmanie), janvier 1945.

81st *Fighter Group*

Le 81st FG connaît un parcours à peu près similaire à celui du 33rd FG. Il quitte la 12th AF et le MTO en février 1944 à destination de l'Inde, où il vole sur P-40 et P-47. Au mois d'avril, il est transféré à la 14th AF en Chine. Il entre en action en janvier 1945 en fournissant l'appui aérien aux forces terrestres chinoises.

▶ Au milieu de deux *Lieutenants*, le *Colonel* Philipp B. Klein, commandant le 81st *Fighter Group*, à son arrivée à Kunming.

◀ Arrivée des trois premiers P-47D du 81st FG à Kunming (Chine), le 20 avril 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Septembre 1944 - mai 1945
Victoires : 5

État-major

Victoires sur P-47 : 0	
Col P. G. Cochran	29.03.44
Col C.B. Gary	20.05.44
Col R.W. Hall	07.04.45

5th FS (Cdo)

Victoires sur P-47 : 2	
Capt R.R. Lynn	01.09.44
Capt M.J. Wilkins	24.03.45

6th FS (Cdo)

Victoires sur P-47 : 3	
Capt O.B. Carter	30.09.44
Capt Y.A. Pitts Jr	11.44

Bases

Hailakandi (Inde)	29.03.44
Kwanghan (Chine)	12.05.44
Fungwansham (Chine)	02.45
Huhsien (Chine)	08.45

◣ et ▲ Retour de mission de deux P-47D du 81st FG à Kwanghan, en 1944.

BIG
SQUA

CHAPITRE VII

PTO
5TH, 7TH AND 20TH AIR FORCES

EN RAISON DE SON IMMENSITÉ, LE PTO, théâtre d'opérations du Pacifique, a été partagé entre plusieurs *Air Forces* :

– la 5th AF, chargée de la défense des Philippines, puis de l'Australie et de la Nouvelle-Guinée;

– la 7th AF, chargée de la défense des îles Hawaii, mais qui ira ensuite traîner du côté de Saipan et d'Okinawa;

– la 11th AF, installée en Alaska et responsable de la sécurité des Aléoutiennes;

– la 13th AF, active dans le Sud-Ouest Pacifique, des Salomon aux Philippines;

– la 20th AF, créée en Inde avant son transfert aux Marianes en vue de la campagne de bombardement stratégique contre le Japon.

5TH AIR FORCE

La 5th AF est, de par ses origines, l'une des plus anciennes organisations de l'Air Corps et l'une des rares *Air Forces* à n'avoir jamais été basées aux États-Unis. En tant que 5th AF, elle est activée aux Philippines, en septembre 1941. Après la chute des Philippines, elle est rapatriée en Australie. De là, elle organise la reconquête de la Nouvelle-Guinée, de l'archipel des Bismarck et de l'Indonésie, tout en maintenant une pression constante sur la place forte japonaise de Rabaul. Tout naturellement, elle prend une part prépondérante à la reconquête des Philippines, où elle établit son QG dès novembre 1944. Enfin, en juillet 1945, elle s'installe à Okinawa en vue de l'invasion des îles du Japon.

7TH AIR FORCE

La 7th AF, activée en novembre 1940, est responsable de la défense des îles Hawaii. Elle est transférée à Saipan, îles Marianes, en décembre 1944, pour participer à la campagne de bombardement stratégique avec la 20th AF, puis à Okinawa, en juillet 1945, pour prendre part à l'invasion du Japon.

11TH AIR FORCE

La 11th AF n'est mentionnée que pour mémoire, n'ayant eu aucune unité équipée en P-47.

13TH AIR FORCE

La 13th AF n'est mentionnée que pour mémoire, n'ayant eu aucun groupe de P-47 sous ses ordres pendant la guerre.

20TH AIR FORCE

La 20th AF, constituée pour mettre en œuvre le B-29, d'abord depuis la Chine, puis depuis les Marianes, prend sous ses ordres le VII *Fighter Command* de la 7th AF, lorsque cette dernière quitte Hawaii pour s'installer à Saipan, en décembre 1944. Elle se voit ensuite rattacher trois groupes de création nouvelle.

◀ BIG SQUAW, le P-47D-20-RA (43-25327) du *1st Lieutenant* John H. Payne Jr, 19th FS, 318th FG, est hissé à bord du porte-avions *Natoma Bay* dans la rade de Pearl Harbor, le 1er juin 1944. Lui et ses congénères se retrouveront quelques jours plus tard sur l'aérodrome d'Isley Island, à Saipan. Le 19th FS était le seul *Squadron* du groupe à utiliser des lettres comme code tactique.

8th *Fighter Group*

Le 8th FG, d'abord basé en Australie, puis en Nouvelle-Guinée, vole sur P-39 et P-400.
En novembre 1943, deux de ses trois *Squadrons* sont transformés sur P-38, tandis que le 36th FS reçoit des P-47. Il les conserve quelques mois avant d'être mis au diapason du groupe et d'être transformé à son tour sur P-38, en mars 1944.
Aucun des huit as du 36th FS ne remportera la moindre victoire homologuée sur Jug.

Période opérationnelle sur P-47
Novembre 1943 - mars 1944

36th FS
Victoires sur P-47 : 14

Capt R.C. Smith	22.12.42
Capt W.R. Danson	31.12.43
Capt D.J. Campbell	15.03.44

Bases

Port Moresby (N-G)	22.05.43
Nadzab (N-G)	22.12.43
Finschhafen (N-G)	09.01.44

Republic P-47D-3 (42-22604)
1st Lieutenant William K. Giroux
36th *Fighter Squadron*, 8th *Fighter Group*
Nadzab (Nouvelle-Guinée), fin 1943.

35th *Fighter Group*

Le 35th FG a connu moult vicissitudes avant d'être rattaché à la 5th AF en Nouvelle-Guinée en juillet 1942. Quelques mois plus tard, le 39th FS abandonne ses P-39 pour des P-38. Vers novembre 1943, les trois *Squadrons* sont transformés sur P-47, avec lesquels ils participent à la reconquête de la Nouvelle-Guinée. Depuis les îles Schouten, le 35th FG entreprend des raids à longue distance sur les installations japonaises à Bornéo et à Halmahera, afin de préparer le débarquement aux Philippines.
Après ce dernier, il s'installe sur l'île de Luçon, d'où il effectue des missions sur Formose et la Chine.
En mars 1945, le 35th FG est rééquipé en P-51.
Ce groupe, qui a vu les débuts de Richard I. Bong, a permis à 21 de ses pilotes de devenir as. Parmi ceux-ci, 9 ont obtenu des victoires sur Thunderbolt.

▶ Un P-47D-28-RA du 40th FS à Morotai, fin 1944. Ce *Squadron* avait adopté une décoration rouge sur le capot. La queue blanche était la marque d'identification obligatoire dans le Sud-Ouest Pacifique. Elle sera progressivement abandonnée au début de l'année 1945. (Collection J. Stanaway)

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Capt L.V. Grossheusch	39	7	1	-	8
Maj W.A. Strand	40	6	1	-	7
Capt J.D. Mugavero	41	6	-	-	6
Capt C.R. Hoyt	41	5	-	-	5
Capt E.C. Baker Jr	40	4	2	-	6
Maj W.F. McDonough	EM/41	3	2	-	5
Maj A.J. Hunter	40	3	2	-	5
Maj R.R. Yaeger Jr	40	3	2	-	5
Maj F.E. Dubisher	41	1	4	-	5

▲ Trois « Razorbacks » du 39th FS. La décoration de capot est bleue. Le « 10 » est l'appareil du chef d'escadrille, probablement le *Captain* LeRoy V. Grossheusch, un as aux huit victoires. Son statut est dénoté par les deux bandes noires ou bleu foncé qui ornent son fuselage. Le « 20 », qui n'en porte qu'une, est l'avion d'un chef de section.
C'est au cours de l'été 1944 que le 35th FG réintroduit les couleurs rouge, blanche et bleue sur le gouvernail, qui firent longtemps partie des marques de nationalité des avions de l'Air Corps.
(Collection J. Stanaway)

Période opérationnelle sur P-47
Novembre 1943 - mars 1945
Victoires : 148

État-Major
Victoires sur P-47 : 4

LtCol E.A. Doss	23.10.43
LtCol F.S. Wagner	12.02.44
Col E.A. Doss	04.05.44

39th FS (10-39)
Victoires sur P-47 : 40

Maj C.W. King	20.09.43
Maj H.I. Denton	18.12.43
Maj R.T. Cella	20.06.44
Capt L.V. Grossheusch	07.11.44

40th FS (40-69)
Victoires sur P-47 : 51

Capt J.E. Lamphere	10.11.43
Capt J.F. Herbert	12.02.44
Capt J.M. Davis	04.03.44
Capt R.R. Yaeger Jr	21.04.44
Capt J.R. Young	05.05.44
Capt A.J. Hunter	08.11.44
Capt D.L. Cherry	08.12.44

41st FS (70-99)
Victoires sur P-47 : 53

Capt F.E. Dubisher	?
1st/Lt D.V.N. Parson	13.03.44
Capt R.L. Dorothy	01.12.44
Capt M.H. Beamer Jr	45

Bases

Nadzab (N-G)	05.10.43
Gusap (N-G)	07.02.44
Owi (Schouten)	22.07.44
Morotai (Halmahera)	27.09.44
Mangaldan (Luçon)	20.01.45

Republic P-47D-28-RA (42-28485)
41st *Fighter Squadron*, 35th *Fighter Group*
Mangaldan (Philippines), début 1945.

▲ PRINCESS MARGIE, un P-47D-28-RA du 41th FS à Mangaldan (Philippines), début 1945. La décoration sur le capot est bleu clair.

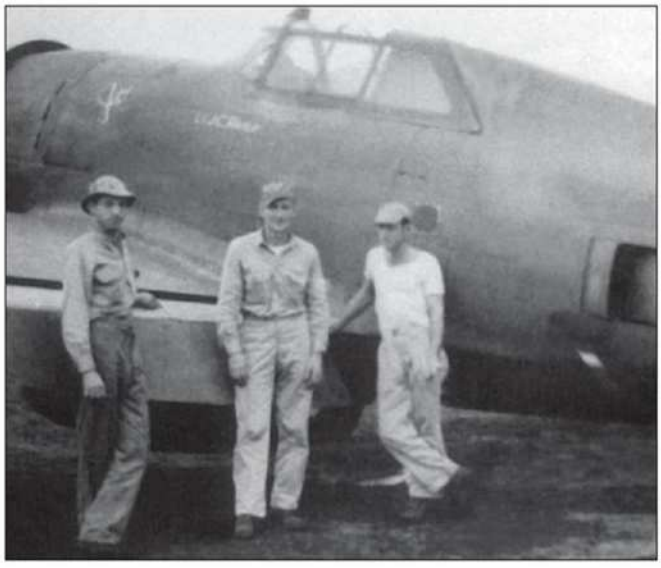
49th *Fighter Group*

Tout d'abord installé en Australie, le 49th FG vole alors sur P-40. En octobre 1942, il est envoyé en Nouvelle-Guinée et prend part aux nombreuses expéditions alliées au-dessus de la piste de Buna, dans le golfe de Huon et en mer de Bismarck avec ses P-40 et des P-38.

En novembre 1943, le 9th FS est transformé sur P-47, ce qui n'est pas du goût des pilotes, qui préfèrent être à bord de bimoteurs au-dessus de la mer. Ils obtiennent satisfaction en avril 1944, quand le *Squadron* est à nouveau rééquipé en P-38.

Parmi les 20 as du 9th FS, seuls 3 ont remporté des victoires à bord d'un Jug.

Republic P-47D-4-RE
Major Gerald R. Johnson
9th *Fighter Squadron*, 49th *Fighter Group*
Gusap (Nouvelle-Guinée), début 1944.



Période opérationnelle sur P-47	
Novembre 1943 - avril 1944	
9th FS (70-99)	
Victoires sur P-47 : 8	
Maj G.R. Johnson	27.08.43
Maj W.R. Jordan	25.01.44

Bases	
Dobodura (N-G)	03.43
Gusap (N-G)	20.11.43
Finschhafen (N-G)	19.04.44

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Col G.R. Johnson	9	2	20	-	22
Capt R.H. Wandrey	9	1	5	-	6
LtCol W.R. Jordan	9	1	5	-	6

◀ Jo, le P-47D « Razorback » du *1st Lieutenant* James C. Haislip Jr (une victoire, sur P-38) du 9th FS.
Le 49th FG utilisait les *Battle Numbers* classiques comme code tactique : de 1 à 9 (ou 10) pour l'état-major, de 10 (ou 11) à 39 pour le 7th FS, de 40 à 69 pour le 8th FS et de 70 à 99 pour le 9th FS.
La bande blanche oblique marque le statut de chef de section.
(Collection J. Stanaway)

58th *Fighter Group*

Republic P-47D-15-RA (42-23224)
1st Lieutenant Herbert B. Emrich
69th *Fighter Squadron*, 58th *Fighter Group*
Dobodura (Nouvelle-Guinée), début 1944.

Alors qu'il doit être envoyé combattre dans le Pacifique sur P-40, en janvier 1943, le 58th FG est dépouillé de tout son personnel navigant qui est embarqué comme renfort à destination de l'Afrique du Nord. Il faut donc tout recommencer à zéro et le groupe s'entraîne désormais sur P-47.
Le 58th FG fait enfin mouvement sur la Nouvelle-Guinée fin 1943 et entre véritablement en action le 2 février 1944. Ses tâches principales sont d'attaquer les installations et aérodromes japonais en Nouvelle-Guinée et d'escorter les convois maritimes à destination des îles de l'Amirauté.
En août 1944, il s'installe sur une île à l'extrémité nord-ouest de la Nouvelle-Guinée (aujourd'hui Irian Jaya), d'où il rayonne sur les Halmahera et Ambon (île Céram).
Il se déplace ensuite aux Philippines et, le 24 décembre 1944, il repousse une attaque de navires japonais venus pilonner un aérodrome à Mindoro. Ce succès lui vaut une DUC.
Il passe les dernières semaines de la guerre à Okinawa, d'où il lance des raids contre les voies ferrées, les aérodromes et les installations portuaires en Corée et sur l'île nippone de Kyushû.
En raison de son faible nombre de victoires, il ne « fabrique » aucun as.
À noter que lui sera rattaché l'*Escuadron Aéreo de Pelea* 201 mexicain, dont nous reparlerons dans le chapitre consacré aux P-47 étrangers.

Période opérationnelle sur P-47
Février 1944 - août 1945
Victoires : 14

État-Major
Victoires sur P-47 : 1

Col G.G. Atkinson	08.12.42
LtCol E.F. Roddy	12.03.45

69th FS (A1 à A33)
Victoires sur P-47 : 5

1st/Lt M.M. Self	02.02.43
Capt G.V. Bosenbark	06.04.45
Maj T.H. Winburn	04.45
Maj S.O. Andrews	20.05.45

310th FS (H34-H66)
Victoires sur P-47 : 2

Maj J.C. McClure Jr	01.07.43
Maj H.A. Tuman	27.04.44

311th FS (V67 à V99)
Victoires sur P-47 : 6

Maj L.O. Carter	05.43
Maj H.M. Odren	02.04.44
Maj J.T. Klemovich	18.02.45
Mas S.O. Brenner	27.05.45

Bases

Dobodura (N-G)	28.12.43
Saidor (N-G)	03.04.44
Noemfoor (N-G)	30.08.44
San Roque (Leyte)	18.11.44
San Jose (Mindoro)	30.12.44
Mangaldan (Luçon)	05.04.45
Porac (Luçon)	18.04.45
Kita (Okinawa)	10.07.45

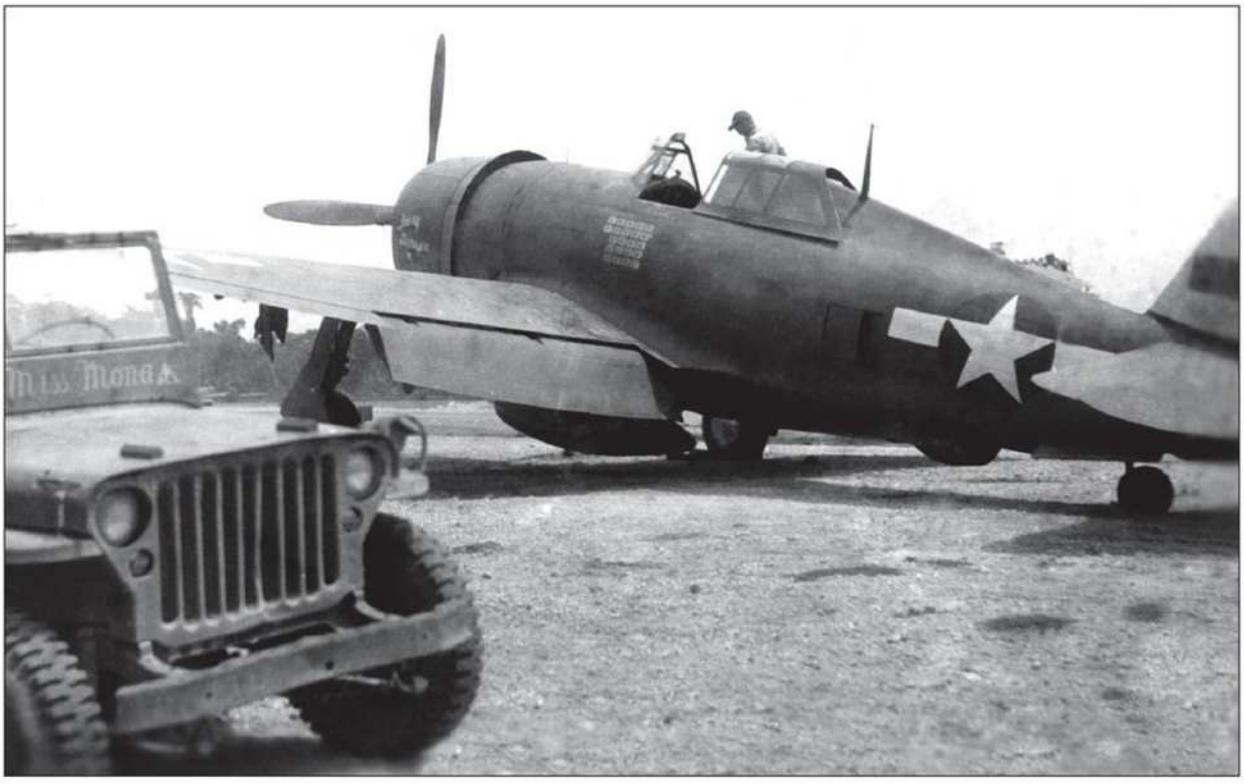
▼ Un « Razorback » du 310th FS à Dobodura (Nouvelle-Guinée), début 1944. Outre l'empennage vertical blanc, marque d'identification du théâtre d'opérations, il porte la décoration adoptée par le *Squadron* : deux tiers inférieurs du capot, bande de dérive et montants de la verrière jaunes. Les volets de capot sont peints alternativement en jaune et *Olive Drab*. Le 69th FS utilisait la couleur blanche et le 311th la couleur bleue.

348th *Fighter Group*

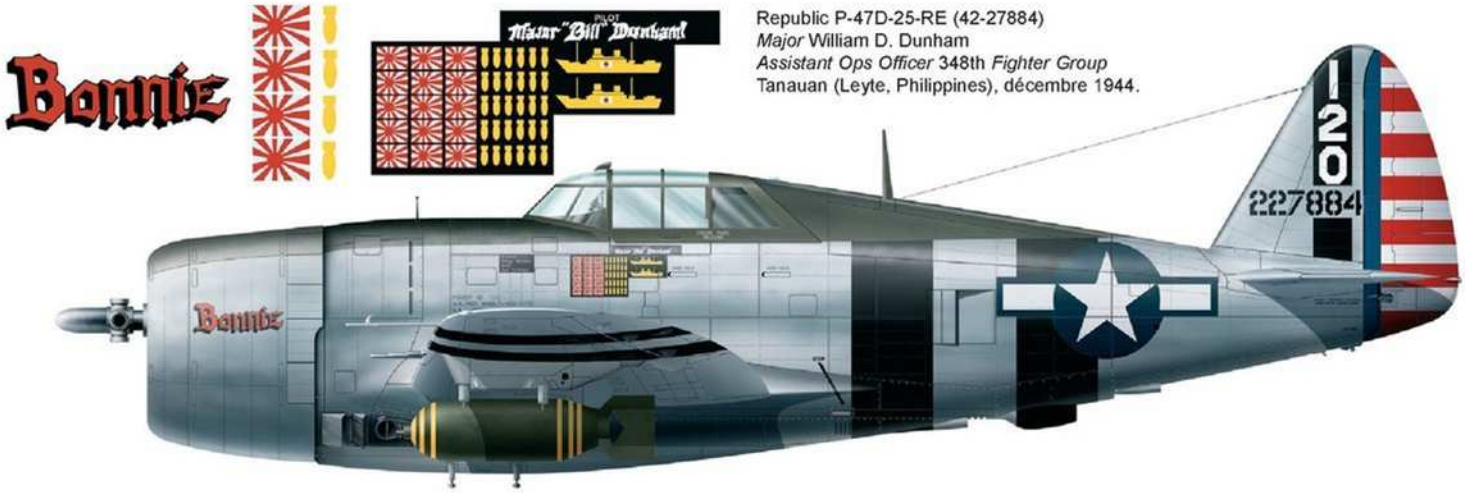
En juin 1943, le 348th FG arrive en Nouvelle-Guinée en provenance directe des États-Unis. Il effectue des reconnaissances armées au-dessus des secteurs tenus par les Japonais en Papouasie et escorte les bombardiers jusqu'à Rabaul.
Pour la couverture des débarquements en Nouvelle-Bretagne, du 16 au 31 décembre 1943, il reçoit une DUC.
Depuis Noemfoor, il s'en prend aux navires japonais en mer de Céram jusqu'aux Halmahera, dans le cadre des préparatifs à l'invasion des Philippines, à laquelle il participe activement.
Le 24 septembre 1944, le 460th FS lui est rattaché.
Pour avoir réussi à protéger les bombardiers dont il avait la charge, en dépit de violentes attaques de la chasse japonaise au-dessus de Clark Field, le 23 décembre 1944, le 348th FG reçoit une seconde DUC.
Le groupe est transformé sur P-51 en janvier 1945.
Le *Colonel* Neel E. Kearby est décoré de la *Medal of Honor* pour ses six victoires obtenues au-dessus de Wewak face à une formation ennemie nettement supérieure en nombre, le 11 octobre 1943.

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
LtCol W.D. Dunham	EM/342/460	15	1	-	16
Col N.E. Kearby	EM	12	10	-	22
LtCol W.W. Banks	EM/342	9	-	-	9
Col R.R. Rowland	EM	8	-	-	8
LtCol E.F. Roddy	342	8	-	-	8
Maj W.G. Benz Jr	342	8	-	-	8
Capt G.A. Davis Jr	342	7	-	14	21
Maj S.V. Blair	341	7	-	-	7
Maj J.T. Moore	341	7	-	-	7
Maj E.S. Popek	342	7	-	-	7
Capt M.E. Grant	342	7	-	-	7
Maj M.M. Brown	340	6	-	-	6
Capt R.H. Fleischer	340	6	-	-	6
Capt W.P. Foulis Jr	341	6	-	-	6
Capt G. Della	341/460	5	-	-	5
Capt M. Dikovitsky	340	5	-	-	5
Capt R.D. Gibb	342	5	-	-	5
Capt M.M. Hnatio	340	5	-	-	5
Capt R.H. Knapp	342	5	-	-	5
Capt L.F. O'Neill	342	5	-	-	5
Capt R.C. Sutcliffe	342	5	-	-	5

▲ Le *Colonel* Neel E. Kearby compte parmi les plus grands de l'USAAF dans le Pacifique. Ses 22 victoires ont toutes été remportées sur Jug. En novembre 1943, il a rejoint le V *Fighter Command*, où, comme Bong, il a pu jouir d'une totale liberté d'action, allant se battre là où se trouvaient l'action et... les Japonais. Le 5 mars 1944, il est abattu et blessé en sautant en parachute. On le voit poser devant son D-2 n° 73 (42-8145), baptisé, comme tous ses P-47, FIERY GINGER (rousse flamboyante), en hommage à sa femme.



▶ FIERY GINGER IV, le D-4 42-22668, sur lequel il sera abattu. On distingue les 22 fanions japonais sous la verrière. (Collection J. Stanaway)



Republic P-47D-25-RE (42-27884)
Major William D. Dunham
Assistant Ops Officer 348th *Fighter Group*
Tanauan (Leyte, Philippines), décembre 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Août 1943 - janvier 1945
Victoires : 328

État-Major
Victoires sur P-47 : 28

Col N.E. Kearby	10.42
Col R.R. Rowland	17.11.43

340th FS (10-30)
Victoires sur P-47 : 68

Capt C.H. MacDonald	17.11.42
Maj H.B. Carpenter	01.10.43
Capt M.R. Wiecks	30.04.44
Capt M.M. Brown	44

341st FS (31-60)
Victoires sur P-47 : 68

Maj D.A. Campbell	15.11.42
Maj J.T. Moore	15.11.43
Maj S.V. Blair	18.07.44
Capt M.M. Zeine	06.10.44

342nd FS (61-99)
Victoires sur P-47 : 118

Maj R.K. Gallagher	26.11.42
Maj W.M. Banks	18.11.43
Maj W.D. Dunham	24.05.44
Maj W.G. Benz	26.07.44

460th FS (91-120)
Victoires sur P-47 : 46

Maj W.D. Dunham	16.07.44
Capt W.O. Carter	18.12.44
Capt R.C. Frost	30.12.44

Bases

Port Moresby (N-G)	23.06.43
Finschhafen (N-G)	16.12.43
Saidor (N-G)	29.03.44
Wakde (N-G)	22.05.44
Noemfoor (N-G)	26.08.44
Tanauan (Leyte)	16.11.44
San Marcelino (Luçon)	04.02.45

◀ Un P-47D-4-RA du 341st FS en vol en 1943. À cette époque, les marques d'identification du théâtre d'opérations comportaient l'empennage vertical et le bord d'attaque des ailes en blanc. Comme on le voit sur l'avion d'où la photo a été prise, la partie postérieure du tube de pitot était également blanche. Avant l'arrivée du 460th FS, les *Battle Numbers* étaient les suivants : 1-25 pour le 340th (décorations rouges), 26-50 pour le 341st (jaune) et 51-75 (bleu) pour le 342nd. (Collection J. Stanaway)

Republic P-47D-2-RE (42-8145)
Lieutenant Colonel Neel E. Kearby
Commandant le 348th *Fighter Group*
Port-Moresby, 15 septembre 1943.

15th *Fighter Group*

Le 15th FG, responsable de la défense aérienne des îles Hawaii, est aux premières loges en ce fameux dimanche 7 décembre 1941.
Entièrement réorganisé, avec des *Fighter Squadrons* détachés sur les théâtres d'opérations et d'autres rattachés à titre temporaire, le 15th FG est transformé sur P-47 en juin 1944 et prêt à s'envoler pour le Sud-Ouest Pacifique, quand arrive le contrordre. Il est finalement rééquipé en P-51 et c'est sur ce matériel qu'il fera mouvement sur Saipan au début de l'année 1945.

▶ Un D-23 du 15th FG au décollage de Bellows Field. L'état-major avait adopté des *Battle Numbers* allant de 01 à 10, le 45th FS de 51 à 99, le 47th FS de 150 à 199 et le 78th FS de 201 à 250. D'autres décorations viendront s'adjoindre ultérieurement.

Période opérationnelle sur P-47		**45th FS (51-99)**		**78th FS (201-250)**	
N'a jamais été opérationnel		Victoires sur P-47 : 0		Victoires sur P-47 : 0	
Victoires : 0		Capt W.I. Wells	04.06.44	Maj J. Vande Hey	14.04.44
		Maj G.I. Snipes	02.08.44		
État-major				**Bases**	
Victoires sur P-47 : 0		**47th FS (150-199)**		Bellows Field (TH)	03.06.44
LtCol D.S. Spain	16.04.45	Victoires sur P-47 : 0			
		Maj T.W. Mackay	16.04.44		
		Capt J.A. Piper	07.11.44		

318th *Fighter Group*

Le 318th FG est activé à Hawaii en octobre 1942. Il effectue des patrouilles sur P-39 et P-40. Deux de ses trois *Squadrons* d'origine sont remplacés fin 1943, au moment où le groupe est entièrement transformé sur P-47D.
En juin 1944, ses P-47 sont embarqués à bord des porte-avions *Natoma Bay* et *Manila Bay* et lancés à 100 km au large de Saipan. Le 318th FG opère au-dessus de Tinian, Guam, Rota, Pagan et Asuncion.
En novembre 1944, le groupe est rééquipé en P-38, mais, en avril 1945, il reçoit les nouveaux P-47N à long rayon d'action avec lesquels il s'installe à le Shima. Il escorte les B-29 au-dessus de la Chine et du Japon et effectue lui-même des missions offensives sur Kyushû.
Six de ses pilotes obtiennent le statut d'as, la plupart en une unique mission et tous sur P-47N.

▶ Un D-21-RA du 333rd FS à Bellows Field, début 1944. À Hawaii, le *Squadron* utilisait les *Battle Numbers* de 01 à 37 et peignait une bande jaune de 0,30 m de large autour du fuselage. Le 73rd FS employait les mêmes *Battles Numbers*, mais peignait la bande de fuselage et un anneau autour du capot moteur en blanc. Enfin, le 19th FS utilisait une lettre et une bande bleue et avait décapé la peinture de camouflage sur l'empennage arrière et la partie inférieure du capot moteur.

Période opérationnelle sur P-47
Juin - décembre 1944
Avril - août 1945
Victoires : 107

État-major
Victoires sur P-47 : 4

LtCol L.M. Sanders	21.08.43
LtCol H.C. McAfee	31.07.45

19th FS (40-80)
Victoires sur P-47 : 66

Capt H.E. McAfee	14.06.43
Maj D.J. Williams	28.08.44

73rd FS (40-80)
Victoires sur P-47 : 19

Capt J.J. Hussey Jr	15.04.44
-	
Maj J.J. Hussey Jr	18.02.45
Maj W.M. McCown	22.06.45
Maj L.A. Nelson	12.08.45

333rd FS (01-39)
Victoires sur P-47 : 18

Maj P. Fojtik	15.04.45
Capt W.H. Park	17.10.44
Maj P. Fojtik	31.12.44
Capt J.E. Wolfe	11.06.45
Maj J.J. Hussey Jr	22.06.45
Capt L.G. Lefforge	29.07.45

Bases

Bellows Field (TH)	09.02.43
Aslito (Saipan)	22.06.44
Ie Shima	30.04.45

Nom	Sqn	P-47	Autres	Corée	Total
Maj J.E. Wolfe	333	7	2	-	9
1st/Lt R.J. Stone	333	7	-	-	7
1st/Lt S.J. Lustic	19	6	-	-	6
Capt J.E. Vogt	19	5	-	-	5
1st/Lt R.H. Anderson	19	5	-	-	5
1st/Lt W.M. Mathis	19	5	-	-	5

▲ Le *1st Lieutenant* Stanley J. Lustic, as du 19th FS avec six victoires : un « Zeke » sur P-47D (le 27.11.44) et cinq sur P-47N (trois « Oscar », le 25.05.45 et deux « Zeke », le 28.05.45).

◀ et ▼
Le *Lieutenant Colonel* Harry E. McAfee, commandant le 19th FS dans son P-47D-20-RA, baptisé Miss Mary Lou, se prépare pour une nouvelle mission depuis Isley Island, à Saipan, fin juin 1944. On note les bazookas sous les ailes.
À cette époque, le 19th FS avait décapé la partie inférieure du capot et tout l'empennage arrière et peint des bandes bleu clair sur l'empennage vertical et l'empennage horizontal.
Les marques et codes tactiques des trois *Squadrons* du 318th FG varieront constamment dans le temps.

◀ Une expérience assurément originale pour des pilotes de chasse de l'Air Force a été ce catapultage du 318th FG depuis les porte-avions *Manila Bay et Natoma Bay*, afin de rejoindre Saipan par la voie des airs, le 22 juin 1944. Sur ces trois photos, on voit des Jugs des 19th et 73rd FS sur le pont du *Manila Bay*.

◀ Le catapultage sera interrompu pendant quelques minutes, le temps de se débarrasser de deux « Val » trop collants. L'opération se déroulera sans incident majeur et, surtout, sans accident.

▼ DEE-ICER, le « 29 », vient juste d'être arrimé à la catapulte. On note son réservoir décoré d'une gueule de requin (ou de tigre). À gauche, RIDUCULOUS RICKEY attend son tour.

Republic P-47D-11-RE (42-75302)
73rd *Fighter Squadron*, 318th *Fighter Group*
Aslito (Saipan), juin 1944.

◀◀ et ◀
LITTLE ROCK-ETTE, deux versions, un D-15-RE (42-75783) et un N-1-RE, et le même pilote, manifestement natif de Little Rock, Arkansas, que nous n'avons malheureusement pas pu identifier.

Republic P-47N-1-RE (44-88043)
1st Lieutenant Duayne A. Duerschmidt
333rd *Fighter Squadron*, 318th *Fighter Group*
Ie Shima, août 1945.

413th *Fighter Group*

Le 413th FG, activé le 15 octobre 1944, est équipé de P-47N pour des missions d'escorte des B-29 dans le Pacifique.
Il arrive sur place le 19 mai 1945 et effectue sa première mission, une attaque à la roquette sur l'île de Truk, le jour même !
En fait, il n'exécute qu'une seule et unique mission d'escorte, le 8 août, quand des B-29 bombardent Yawata.
Les forces aériennes japonaises se réservant pour l'invasion de leurs îles qu'elles pensent imminente, le 413th FG ne rencontre pas suffisamment d'avions ennemis pour permettre à un seul de ses pilotes de devenir as. Cependant, le *Lieutenant Colonel* Carl W. Payne (34th FS), déjà as avec le 31st FG, ajoute une sixième victoire à son palmarès, un « Zeke », le 8 août 1945.

Période opérationnelle sur P-47	**1st FS (A)**	**34th FS (C)**
Mai - août 1945	Victoires sur P-47 : 12	Victoires sur P-47 : 3
Victoires : 16	Maj R.F. Worley 16.10.44	LtCol C.W. Payne 24.10.44
État-major	**21st FS (B)**	**Bases**
Victoires sur P-47 : 0	Victoires sur P-47 : 1	le Shima 19.05.45
Col H.R. Thyng 01.11.44	Maj J.R. W.B. Whisonant 30.10.44	

▶ Un P-47N-1-RE du 21st FG, identifiable d'une part à son code tactique (« B » pour le 21st FS) et d'autre part à son cœur bleu clair sur fond jaune. Le 1st FS avait choisi un carreau (losange) alu sur fond noir et le 34th FS un pique noir sur fond blanc.

414th *Fighter Group*

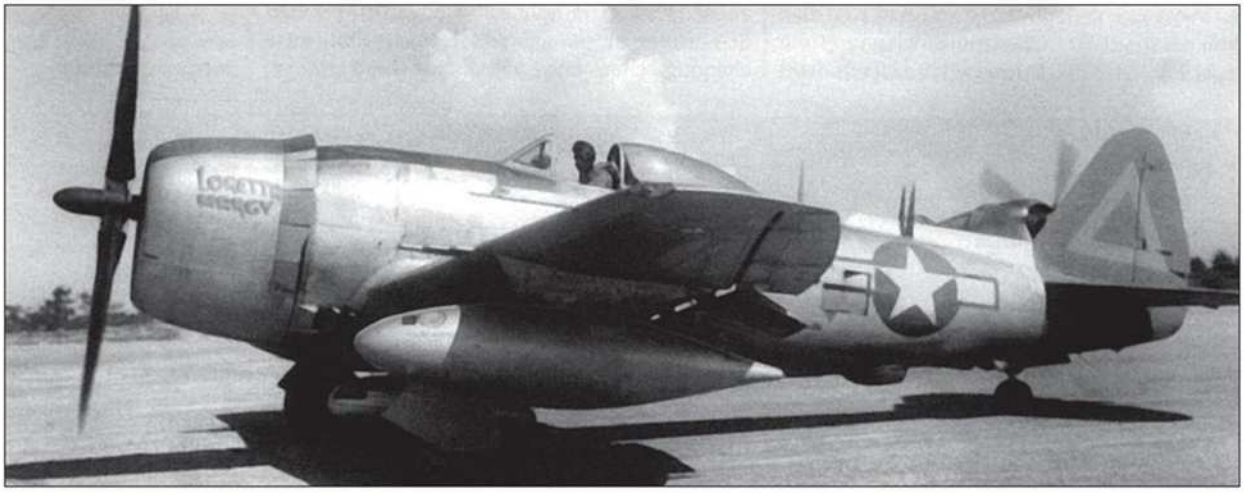
Le 414th FG suit un parcours identique à celui du 413th et, début juillet 1945, il se retrouve sur l'île d'Iwo-Jima. Utilisant Guam comme terrain avancé, il effectue plusieurs sorties contre Truk. Début août, il commence une série de raids sur les îles japonaises. Ses rencontres avec l'aviation japonaise sont si rares qu'il ne remporte qu'une seule victoire, créditée au 456th FS.

Période opérationnelle sur P-47	**413th FS (650-699)**	**456th FS (750-799)**
Juillet - août 1945	Victoires sur P-47 : 0	Victoires sur P-47 : 1
Victoires : 1	Maj P.R. Wignal 28.10.44	Maj J.W. Bothwell 15.10.44
État-major	**437th FS (700-749)**	**Bases**
Victoires sur P-47 : 0	Victoires sur P-47 : 0	North Field (Iwo Jima) 07.07.45
Col H.G. Thorne Jr 06.12.44	?	

Republic P-47N-5-RE
456th *Fighter Squadron*, 414th *Fighter Group*
Iwo Jima, août 1945.

507th *Fighter Group*

Activé le 12 octobre 1944, le 507th FG effectue sa première mission de guerre sur P-47N, le 1er juillet 1945.
Il ne réalise qu'une seule mission d'escorte, le 8 août. Le 13, lors d'un « sweep » sur la Corée, le groupe engage un grand nombre d'avions ennemis et en revendique vingt. Parmi les vainqueurs se trouve le *1st Lieutenant* Oscar F. Perdomo, qui revendique cinq succès et réussit ainsi, *in extremis*, à devenir le tout dernier as de l'USAAF.
Il y a aussi le *Captain* Edward R. Hoyt, qui profite de cette opportunité pour ajouter une victoire aux quatre précédemment acquises avec le 41st FS, 35th FG.



◀ LORETTE MAGGY, le P-47N-1-RE du *1st Lieutenant* John R. Fowler, qui remporte une victoire le 9 juillet 1945 avec le 463rd FS. Comme signe distinctif, le 507th FG avait adopté un empennage arrière entièrement jaune et des bandes d'aile jaunes avec un fin liseré noir. Le 463rd peignait un triangle bleu clair sur l'empennage horizontal, le 464th une bande diagonale de la même couleur et le 465th une bande horizontale noire.

Période opérationnelle sur P-47		**463rd FS (100-130)**		**465th FS (170-199)**	
Juillet - août 1945		Victoires sur P-47 : 20		Victoires sur P-47 : 4,5	
Victoires : 40		Maj A.B. Streete	44	Maj J.I. Steeves	30.10.44
		Maj E.W. Byrne	?	Maj A.T. Rice	08.11.44
État-major					
Victoires sur P-47 : 0		**464th FS (131-169)**		**Bases**	
Col L.F. Stetson	27.10.44	Victoires sur P-47 : 15		le Shima	24.06.45
		Maj F.J. Collins	24.10.44		
		Maj J.T. Jarman	12.07.45		

Republic P-47N-1-RE (44-88211)
1st Lieutenant Oscar F. Perdomo
464th *Fighter Squadron*, 507th *Fighter Group*
le Shima, août 1945.

CHAPITRE VIII

LA ROYAL AIR FORCE

par Philippe Listemann

Si le P-47 Thunderbolt représente un symbole pour l'USAAF et pour l'armée de l'Air, pour les Britanniques, il ne représente, pour être honnête... rien ! Cela tient du fait que le P-47 n'a pas été un avion vraiment désiré par la RAF, mais plutôt choisi comme bouche-trou. Sa carrière y a été de ce fait très discrète.

Pour comprendre cela, il faut se souvenir que les Britanniques ont toujours eu la culture de l'intercepteur, qui par définition doit être capable d'aller vite, monter vite et, si possible, avoir une bonne maniabilité. Le P-47 est loin de remplir ces critères de sélection pour la RAF. En 1941, les essais que les Britanniques effectuent avec un P-47B (version peu performante, il est vrai) ne les incitent pas vraiment à passer commande.

Ainsi, la RAF doit s'organiser autrement. En Afrique du Nord, c'est le tandem Hurricane-Tomahawk (puis Kittyhawk) qui est mis en place. Quand se pose la question du renouvellement du matériel, le Thunderbolt est à nouveau envisagé. Cependant, au vu de la situation générale dans le secteur méditerranéen en 1943, notamment après la capitulation de l'Italie, la RAF décide de garder ses Kittyhawk dans l'attente de recevoir des Mustang.

En Extrême-Orient, c'est le Brewster Buffalo qui est choisi, mais là, en revanche, le choix va s'avérer catastrophique. Après les premiers combats de 1941 et 1942, il est remplacé au pied levé par le Hurricane. Cette situation reste inchangée jusqu'en 1943. En Inde et en Birmanie, la RAF a besoin d'un nouveau tandem intercepteur/chasseur-bombardier pour remplacer ses Hurricane vieillissants, d'autant que le Royaume-Uni veut passer à l'offensive dans la région. Le problème de l'intercepteur est résolu par l'envoi en nombre de Spitfire Mk. V puis Mk. VIII, mais celui du chasseur-bombardier ne l'est pas.

C'est comme solution provisoire que la RAF choisit le P-47 pour ce théâtre d'opérations, le temps d'avoir l'avion qu'elle souhaite vraiment : le Mustang. Mais elle devra patienter plus longtemps que prévu et les Mustang IV peints aux couleurs du SEAC n'arriveront qu'au moment de la capitulation japonaise.

Avec l'introduction prévue du Tempest Mk. II en 1946, le rééquipement des escadrons de Thunderbolt devait être bouclé sur douze mois; une carrière éclair, donc, mais planifiée ainsi depuis le début.

THUNDERBOLT POUR LA RAF

Il est à noter que le désintérêt pour le Thunderbolt sera général dans les pays du Commonwealth, car aucun Dominion (Australie, Afrique du Sud, Canada et Nouvelle-Zélande) ne fera de demande d'acquisition auprès des Américains.

Sur les 915 Thunderbolt commandés, la RAF va prendre en compte 826 machines, livrées entre février 1944 et juillet 1945 soit :

– 240 Thunderbolt Mk. I : P-47D-15 à D-22 (FL731-FL850 et HB962-HD181) « razorbacks »;

– 586 Thunderbolt Mk. II : P-47D-25 à D-40 (HD182-HD301, KJ128-KJ367, KL168-KL347, et KL838-KL841) à verrière panoramique.

Du fait de la fin de la guerre, les 89 derniers exemplaires ne seront jamais livrés. Quelque 700 Thunderbolt volent dans la RAF et seuls 575 environ vont servir dans 16 escadrons de la RAF.

La casse y sera importante, car près du tiers sera perdu et seule une petite partie d'entre eux l'auront été du fait de l'action directe des Japonais. Cela s'explique par les conditions climatiques particulièrement difficiles, avec l'alternance de la mousson et ses pluies abondantes, qui rendent la visibilité nulle et boueuse la moindre parcelle de terrain, et de la saison sèche, qui rend les terrains poussiéreux et provoque de la brume sèche réduisant la visibilité à quelques centaines de mètres. De plus, beaucoup d'avions, qui doivent faire un atterrissage forcé dans des petits champs dégagés, ne peuvent pas être récupérés, même s'ils sont réparables, car ils se trouvent dans des régions presque inaccessibles. À cela s'ajoute parfois les caprices de Dame Nature qui, comme le 23 mai 1945, ne détruit pas moins de 13 Thunderbolt au cours d'une violente tempête, dont 8 pour le seul N° 135 *Squadron*, qui perd ainsi la moitié de ses avions en quelques secondes !

Pour des questions de maintenance, il est prévu d'équiper chacun des escadrons, soit de 16 Mk. I, soit de 16 Mk II. Cependant, dans les faits, la plupart des premiers escadrons transformés vont partir avec un mélange des deux, ce qui ne facilitera pas la tâche des mécaniciens.

Plus tard, à la lumière des combats, les capacités opérationnelles du Mk. I sont jugées insuffisantes, au point que ce modèle est remplacé aussi vite que possible dans les unités par des Mk. II, à mesure de leur disponibilité, et le Mk. I se retrouve petit à petit relégué aux seules missions d'entraînement.

TRANSFORMATION

La transformation sur Thunderbolt commence dès mai 1944. Une unité est mise sur pied, la 1670 CU, qui forme les pilotes de deux unités de Hurricane, les N° 146 et 261 *Squadrons*.

◀ Alignement de Thunderbolt Mk. I du N° 135 *Squadron* à Chittagong, fin 1944. (IWM)

▲ Un Thunderbolt Mk. II du N° 30 *Squadron* au décollage de Chittagong, fin 1944. HD298 était un P-47D-25-RE (42-26911). (IWM)

La transition du Hurricane au Thunderbolt n'est pas toujours aisée et la casse plutôt élevée. Quand les dernières unités de Hurricane sont transformées, la 1670 CU est dissoute et devient la 8 RFU, dont la mission consiste à dispenser un cours sur le P-47 aux pilotes mutés à une unité de Thunderbolt. En novembre 1945, cette unité disparaîtra par manque de clients.

Quant aux nouveaux pilotes, frais émoulus des écoles, ils sont formés à Abu Sueir en Égypte au sein de la 73 OTU. Là aussi, la casse sera importante : une dizaine de pilotes tués et une vingtaine d'avions détruits sur les 80 pris en compte.

EN OPÉRATIONS

En opérations, le Thunderbolt est utilisé en appui de la XIV Army, mais sert aussi occasionnellement comme chasseur d'escorte, non seulement pour les avions de la RAF, mais aussi pour ceux de l'USAAF. La XIV Army, créée principalement à l'aide de divisions venant de l'Armée des Indes renforcées par des divisions africaines et britanniques, est engagée à partir de la fin 1944 à la reconquête de la côte de la Birmanie, qui se terminera par la prise de Rangoon, la capitale, en mai 1945 (opération « Dracula »). Cette offensive devait se poursuivre à la fin de 1945 par l'opération « Zipper », la reconquête de la péninsule malaise et Singapour, mais la cessation des hostilités mettra fin à ce projet.

Pour la première phase de la reconquête, les Thunderbolt de la RAF sont regroupés au sein de trois *Wings*, les 902 et 905, qui dépendent du 224 *Group*, et 910, qui dépend du 221 *Group*. Seul ce dernier est homogène et ne vole que sur Thunderbolt. La composition des *Wings* évoluera au cours des mois suivants.

Pendant l'été 1945, après la prise de Rangoon, les Thunderbolt continuent à mettre la pression sur les Japonais, mais sans connaître l'intensité de l'hiver 1944-45, certains escadrons cessant même toute activité opérationnelle pour un temps. Pour l'opération « Zipper », l'arrivée de nouveaux escadrons oblige la RAF a réorganiser ses unités avec le 905 *Wing* (N° 34, 42, 79 et 113 *Squadrons*), dépendant du 221 *Group*, et les 904 (N° 131 et 258 *Squadrons*) et 905 *Wings* (N° 5, 30, 81, 615 *Squadrons*), dépendant du 224 *Group*.

Avec la capitulation japonaise et la fin du « Prêt et bail », le retrait du Thunderbolt est accéléré, mais il aura le temps d'être engagé aux côtés des Hollandais qui luttent contre les rebelles indonésiens jusqu'à la fin 1946.

Du fait de son arrivée tardive et de sa participation à une unique campagne aérienne, l'impact du Thunderbolt dans l'histoire de la RAF reste négligeable et ce ne sont pas les 13 000 missions de guerre et les 2,5 victoires qui viendront contredire ce fait, même si, par ailleurs, le Thunderbolt s'est avéré être un bon avion de soutien aux troupes terrestres.

Du point de vue des Britanniques, c'était un avion américain qui ne correspondait pas à leurs besoins et ils ne voyaient pas en conséquence l'intérêt de s'adapter à une philosophie et un concept qui ne leur ressemblaient en aucun point.

▶ Un Thunderbolt Mk. II du N° 258 *Squadron* en Birmanie. Le KL314 était un P-47D-30-RE. (ww2images.com)

N° 5 *Squadron*

Période d'utilisation du P-47 (*)		Bases		Code : OQ
Octobre 1944 - août 1945		Kajamalai	29.10.44	
Victoires : 0		St. Thomas Mount	02.12.44	
		Nazir	12.12.44	
État-major		Cox's Bazaar	19.04.45	
S/Ldr J.M. Cranstone	06.44	Kyaukpyu	28.04.45	
S/Ldr L.H. Dawes	02.45	Vizagapatam	10.06.45	

Cette unité est présente en Inde depuis le début et se bat sur Hurricane à partir de décembre 1943. Son ré-équipement sur Thunderbolt, sous l'autorité du *Squadron Leader* J.M. Cranstone intervient en octobre 1944. Elle devient opérationnelle en décembre et rejoint le 905 *Wing* avec un mélange de Thunderbolt Mk. I et de quelques Mk. II, réalisant sa première sortie peu après Noël.
En janvier 1945, le 5 reçoit les Mk. I du 258 et volera sur ce modèle jusqu'à la fin de la guerre, ne touchant des Mk. II que dans les dernières semaines du conflit.
En plus de 1 100 sorties, le 5 perd 16 Thunderbolt, mais un seul au-dessus d'un objectif (le HD112, le 7 avril 1945) sans que l'on soit sûr que les Japonais y soient pour quelque chose. Le N° 5 *Squadron* échange ses Thunderbolt pour des Tempest Mk. II en mars 1946.

▼ Un Thunderbolt Mk. I du N° 5 *Squadron* en Inde, fin 1944. (ww2images.com)

N° 30 *Squadron*

Le 30 est un escadron présent en Extrême-Orient depuis le printemps 1942. Ré-équipé en Hurricane en août de la même année, il fait partie des premiers escadrons à être transformés sur Thunderbolt. Il effectue ses premières sorties le 3 novembre 1944. Ce même jour, le *Flight Lieutenant* H.F. Whichborne abat un Ki. 44 « Tojo » lors d'une mission d'escorte conjointe avec des P-38, revendiquant ainsi la première victoire d'un Thunderbolt de la RAF.
Le 30 est alors équipé des deux versions du Thunderbolt, mais, à partir de janvier 1945, il ne vole plus que sur des Mk. II. Après la chute de Rangoon, en mai 1945, il est replié en Inde dans l'attente de l'offensive finale qui n'interviendra jamais. En six mois, le 30 a néanmoins réalisé plus de 1 200 sorties. C'est l'escadron qui a perdu le plus de Thunderbolt – 25 – entraînant la mort de 6 pilotes. En décembre 1945, il perçoit des Tempest Mk. II.

(*) Pour ce chapitre, sauf événement particulier (dissolution de l'unité), la période d'utilisation s'arrête arbitrairement à la cessation des hostilités dans le Pacifique (15 août 1945), quel qu'ait été le sort de l'unité au-delà de cette date.

Période d'utilisation du P-47		Bases		Code : RS
Juillet 1944 - août 1945		Chittagong	05.10.44	
Victoires : 1		Jumchar	10.12.44	
		Akyab Main	24.04.45	
État-major		Chakulia	18.05.45	
S/Ldr T.A. Stevens	05.44	Vizagapatam	03.07.45	
S/Ldr T.H. Meyer	07.45			

N° 34 *Squadron*

Le 34 est présent dans la région de longue date. En mars 1945, il troque ses Hurricane pour des Thunderbolt Mk. I, mais devant rester opérationnel dans le même temps, la transformation se fait *flight* par *flight*. Avant de partir participer à la campagne de Birmanie, il perçoit des Mk. II; du fait de son arrivée tardive, sa participation sera plutôt symbolique. Après une courte pause, il reprend ses missions offensives au cours de l'été 1945 et est finalement dissous le 18 octobre. En un peu plus de six mois, le 34 aura perdu 11 Thunderbolt et 5 pilotes.

Période d'utilisation du P-47		Bases	
Mars - août 1945		Ondaw	15.03.45
Victoires : 0		Kwetnge	20.04.45
		Kinmagan	01.06.45
État-major		Meiktila	01.07.45
S/Ldr J.A. Bushbridge	06.44		
S/Ldr G.T.A. Douglas	05.45	**Code : EG**	

▼ KL201, un D-30-RE du N° 34 *Squadron*, probablement vers la fin de la guerre. On note la répétition du numéro de série sur la dérive. (Collection A. Thomas)

N° 42 *Squadron*

▲ Un Thunderbolt Mk. II (D-30-RE) du N° 42 *Squadron*, probablement à Meiktila, en Birmanie, vers la fin de la guerre. (ww2images.com)

Quand le N° 146 *Squadron* est dissous, il devient le N° 42 *Squadron*, le 24 juin 1945. Pour les anciens pilotes du 146 rien ne change et leurs missions se poursuivent jusqu'au 20 août 1945. Le 42 est dissous le 30 décembre 1945 et, pendant ces six mois, un seul Thunderbolt est perdu.

Période d'utilisation du P-47
Juillet - août 1945
Victoires : 0

État-major
S/Ldr W.M. Souter 07.45

Bases
Chakulia 18.05.45
Dalbumgarth 22.05.45
Meiktila 01.07.45

Code : AW

N° 60 *Squadron*

Période d'utilisation du P-47
Juillet - août 1945
Victoires : 0

État-major
S/Ldr J.B. Wales 07.45

Bases
Thedaw 26.05.45
Tanjore 30.06.45

Code : MU

Unité volant sur Hurricane, sa conversion sur Thunderbolt Mk. II intervient très tard au cours de l'été 1945 et elle ne participe pas à la guerre contre le Japon.
En revanche, le 60 va faire le coup de feu dès l'automne 1945 dans les Indes néerlandaises et sera le dernier escadron à voler sur Thunderbolt jusqu'en novembre 1946.

◀ KL882, l'un des tout derniers Thunderbolt Mk. II perçus par la RAF. Le N° 60 *Squadron* n'aura pas le temps matériel de prendre part aux opérations contre les forces japonaises en Birmanie, mais il ira faire le coup de feu dans les Indes néérlandaises dès le mois d'octobre 1945. (ww2images.com)

N° 79 *Squadron*

En Inde depuis mai 1942, le 79 vole sur Hurricane quand il devient l'un des premiers escadrons choisis pour voler sur Thunderbolt. Il est engagé en opérations du 1er novembre 1944 jusqu'à la fin de la guerre. Malgré une présence soutenue dans les zones de combat, seuls 16 Thunderbolt sont perdus et 6 pilotes tués en 2 700 sorties. Sa dernière sortie offensive est réalisée le 20 août 1945, mais il effectue des missions de reconnaissance jusqu'à la mi-septembre. Il fait partie des quelques escadrons à voler continuellement au cours de l'été 1945. Il est l'un des plus efficaces sur Thunderbolt, au point que R.D. May recevra le DSO, en octobre 1945, pour avoir mené son unité aussi brillamment pendant plus de 8 mois.

Période d'utilisation du P-47
Septembre 1944 - août 1945
Victoires : 0

État-major
S/Ldr K.G. Hemingway 07.44
S/Ldr R.D. May 12.44

Bases
Manipur Road 19.10.44
Wangjing 19.11.44
Myingyang North 19.04.45
Meiktila 07.06.45

Code : NV

N° 81 *Squadron*

Le 81 devient un escadron de Thunderbolt quand le 123 est dissous, le 20 juin 1945, et est rebaptisé N° 81 *Squadron*. L'unité s'entraîne en vue de participer à la libération de la péninsule malaise, mais elle n'aura pas le temps d'être engagée contre les Japonais. Tout comme le 60, le 81 est en revanche engagé contre les rebelles indonésiens d'octobre 1945 à fin juin 1946, date à laquelle il est dissous.

Période d'utilisation du P-47	État-major		Bases	
Juin - août 1945	S/Ldr A.J. McGregor	06.45	Bobbili	20.06.45
Victoires : 0	S/Ldr P.A. Kennedy	07.45		
			Code : FL	

◀ Ravitaillement des Thunderbolt du N° 81 *Squadron* à Bobbili, en Inde, près de la côte Est. Au premier plan, le Mk. II HD185. (IWM)

N° 113 *Squadron*

À l'origine un escadron de bombardement équipé de Blenheim, il arrive dans la région en mars 1942 pour lutter contre l'invasion japonaise. Il est transformé sur Hurri-bombers, en septembre 1943, avant de recevoir ses premiers Thunderbolt en avril 1945, un mélange de Mk. I et Mk. II. Le 113 sera engagé sporadiquement avec ses Mk. II jusqu'à la fin de la guerre, pour être finalement dissous le 15 octobre 1945.

Période d'utilisation du P-47	État-major		Bases	
Avril - août 1945	S/Ldr J. Rose	04.45	Kwetnge	20.04.45
Victoires : 0	S/Ldr M. Paddle	05.45	Kinamagan	08.06.45
			Meiktila	30.06.45
			Code : AD	

◀ Le KL300 du N° 113 *Squadron* à Meiktila. (Collection A. Thomas)

N° 123 *Squadron*

C'est un escadron qui arrive du Moyen-Orient, fin 1943, pour renforcer la RAF dans la région. Il vole sur Hurricane et se transforme sur Thunderbolt en septembre 1944. Percevant d'abord des Mk. I, il part en opérations sur des Mk. II, qu'il garde jusqu'à sa dissolution, le 10 juin 1945, jour où il devient le N° 81 *Squadron*. Étonnement, le 123 ne perd que 5 Thunderbolt en 9 mois, le plus faible taux de pertes pour un escadron de Thunderbolt opérationnel.

Période d'utilisation du P-47
Septembre 1944 - juin 1945
Victoires : 0

État-major

S/Ldr A.J. McGregor	09.44

Bases

Yelahanka	20.09.44
Cholavarum	24.10.44
Kajamalai	29.10.44
Baigachi	03.12.44
Nazir	18.12.44
Kyaukpyu	28.04.45
Cox's Bazaar	06.06.45
Baigachi	10.06.45

Code : XE

N° 131 *Squadron*

Le 131 devient un escadron de Thunderbolt, quand le 134 reçoit ce numéro, le 10 juin 1945. À l'origine, le 131 était venu d'Europe, fin 1944, pour renforcer la RAF dans la région et devait voler sur Spitfire Mk. VIII. Mais les différents problèmes que rencontre le 131 en Inde obligent la RAF à le dissoudre. Il renaît de ses cendres, quand son numéro est repris par le 134 et il s'entraîne en vue de l'opération « Zipper ». Le nouveau 131 ne sera pas engagé en opérations avant la capitulation japonaise, mais deux avions seront perdus à l'entraînement causant la mort des deux pilotes.

Période d'utilisation du P-47
Juin - août 1945
Victoires : 0

État-major

S/Ldr C.G. Ford	07.45

Bases

Ulundurpet	12.06.45

Code : NX

N° 134 *Squadron*

Le N° 134 *Squadron* arrive en Inde en novembre 1943; il est alors équipé de Hurricane. Il reçoit ses Thunderbolt en septembre 1944. Il est engagé le 7 décembre 1944. Son soutien à la XIV *Army* est permanent jusqu'à la mi-mai 1945, réalisant plus de 1 600 sorties et perdant 14 Thunderbolt toutes causes confondues, puis il est replié en Inde. Le 10 juin 1945, il devient le N° 131 *Squadron*.

Période d'utilisation du P-47
Septembre 1944 - juin 1945
Victoires : 0

État-major

S/Ldr D.K. McDonald	05.44
S/Ldr C.G. Ford	04.45

Bases

Yelahanka	15.08.44
Arkonam	06.10.44
Baigachi	19.11.44
Ratnap	26.11.44
Kyaukpyu	28.04.45
Ulundurpet	12.06.45

Code : GQ

N° 135 *Squadron*

Période d'utilisation du P-47
Mai 1944 - juin 1945
Victoires : 1

État-major

S/Ldr L.C.C. Hawkins	03.44

Bases

Chittagong	09.10.44
Jumchar	09.12.44
Cox's Bazaar	15.04.45
Akyab	24.04.45
Chakulia	17.05.45

Code : WK

Troisième sur la liste dans l'ordre de transformation, qu'il entame à Ceylan, le 135 devient opérationnel à la mi-octobre 1944. Le 17 novembre, lors d'une mission d'escorte, deux de ses pilotes, les *Pilot Officer* R.E. Windle et *Flight Sergeant* Maxwell, abattent un « Oscar » du 50 *Sentai* qui tentait d'intercepter des B-24 de l'USAAF. Début février 1945, le 135 est le premier des escadrons de Thunderbolt à utiliser le napalm en opérations. Victime des nombreux changements d'identité intervenus au cours de l'été 1945, le 135 devient le 615, le 10 juin 1945. Seize Thundebolts sont détruits alors qu'ils sont sous la responsabilité du 135, dont pas moins de la moitié lors du passage d'un cyclone !

▲ Un Thunderbolt Mk. I du N° 135 *Squadron* s'arrache de la piste de Chittagong, fin 1944. (IWM)

N° 146 *Squadron*

Escadron créé en Inde, en 1941, à partir des éléments du N° 5 *Squadron*, il est de tous les combats que mène la RAF en Inde et en Birmanie pendant la guerre. Le 146 est l'un des deux premiers escadrons à laisser ses Hurricane pour des Thunderbolt, en mai 1944 et devient opérationnel en septembre. À la mi-octobre, une formation composite des 146 et 261 est envoyée en appui au 80th FG, réalisant ainsi les premières sorties. Il appuie les troupes terrestres jusqu' à la fin de l'opération « Dracula » et la prise de Rangoon. C'est cette unité qui a le triste privilège de connaître la première perte opérationnelle d'un Thunderbolt de la RAF quand, le 11 novembre 1944, le Warrant Officer E.R. Griffiths est abattu avec le FL845 et est fait prisonnier. Le 146 sera également marqué par la malchance, car il perd aussi le seul commandant d'escadron de Thunderbolt, le *Squadron Leader* M.W. Hubbe, le 17 avril 1945, tué à bord du KL194 lors d'une attaque au sol, peu après sa prise de commandement. En juin 1945, le 146 devient le N° 42 *Squadron*. Si le 146 n'est pas l'unité qui a perdu le plus de Thunderbolt toutes causes confondues (20), elle est celle qui en a perdu le plus en opérations.

Période d'utilisation du P-47
Mai 1944 - juin 1945
Victoires : 0

État-major

S/Ldr R.A.C. Weir	10.44
S/Ldr M.W. Hubble	04.45
S/Ldr W.M. Souter	04.45

Bases

St. Thomas Mount	27.02.44
Yelahanka	05.06.44
Arkonam	13.08.44
Kumbhirgram	05.06.44
Wangjing	21.11.44
Myingyan South	30.04.45
Meiktila	07.06.45

Code : NA

N° 258 *Squadron*

Après avoir défendu Ceylan des intrusions aériennes japonaises, à partir d'avril 1942, le 258 rejoint une base en Inde à la mi-1943 et part à a avec des Hurricane IIC. Il est transformé sur Thunderbolt à l'automne 1944 et est engagé en opérations en novembre. Le 11 février 1945, le *Squadron Leader* Neil Cameron partage la destruction d'un « Tony » avec les mitrailleurs de Liberator de la RAF, seul fait marquant de la campagne du 258, qui s'achève en juin 1945 et au cours de laquelle il a perdu 14 Thunderbolt. Il est dissous le 31 décembre 1945.

Période d'utilisation du P-47
Septembre 1944 - août 1945
Victoires : 0,5

État-major

S/Ldr N. Cameron	02.44

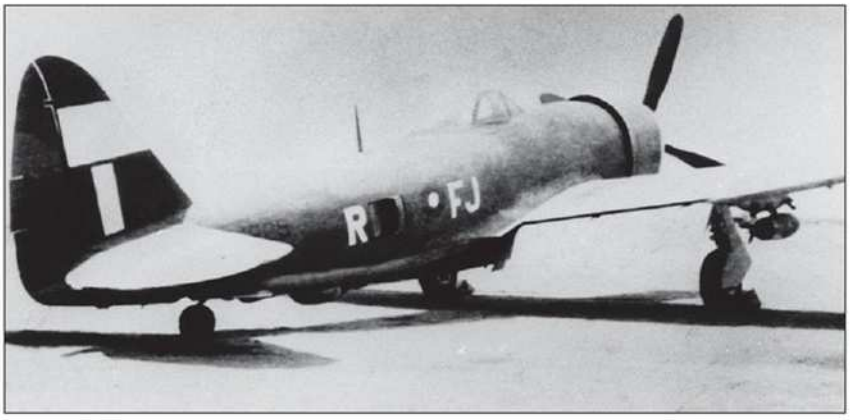
Bases

Arkonam	08.10.44
Ratnap	26.11.44
Kyaukpyu	01.05.45
Ulunderpet	08.06.45

Code : ZT

▶ Un Mk. I du N° 258 *Squadron*. (ww2images.com)

N° 261 *Squadron*



▶ Le KJ225 du N° 261 *Squadron* en Birmanie. (Collection A. Thomas)

Le 261 est l'un des deux premiers escadrons à être transformés sur Thunderbolt, à partir de mai 1944. Il a été longtemps basé à Ceylan, comme le 258, puis replié en Inde où il vole sur Hurricane. À la mi-octobre, dans une formation composite avec le 146, des Thunderbolt sont envoyés en appui au 80th FG, réalisant ainsi les premières sorties. Le 20 octobre, le *Pilot Officer* R.C. Rees endommage un « Oscar » au cours d'une attaque sur Mingaladon, mais le combat ne sera pas concluant. C'est la première revendication d'un Thunderbolt de la RAF. En juin 1945, il est retiré du front en vue de l'opération « Zipper » après avoir perdu 13 avions.

Période d'utilisation du P-47
Mai 1944 - août 1945
Victoires : 0

État-major

S/Ldr R.E.A. Mason	05.44
S/Ldr P.C. Fletcher	12.44
S/Ldr J.R. Graham	06.45

Bases

Yelahanka	27.04.44
Arkonam	15.08.44
Kumbhirgram	02.09.44
Wangjing	22.11.44
Myingyang	05.05.45
Tanjore	01.07.45

Code : FJ

N° 615 *Squadron*

Le 615 est en fait le 135 qui est rebaptisé ainsi le 10 juin 1945. Il volait auparavant sur Spitfire VIII. Il était prévu qu'il participe à l'opération « Zipper », mais il est toujours à l'entraînement quand survient l'arrêt des hostilités. Il est dissous le 25 septembre. Dans ce court laps de temps, le 615 aura le temps de perdre deux avions et un pilote dans des accidents.

Période d'utilisation du P-47
Juin - août 1945
Victoires : 0

État-major

S/Ldr P.J. Anson	06.45

Bases

Vizagapatam	10.06.45

Code : KW

Republic Thunderbolt Mk. II (KJ140)
N° 30 *Squadron*
Chittagong (Inde), fin 1944

Republic Thunderbolt Mk. II (KJ253)
Squadron Leader M. M. Soutter
Commandant le N° 42 *Squadron*
Meiktila (Birmanie), été 1945.

Republic Thunderbolt Mk. I (HD118)
N° 146 *Squadron*
Meiktila (Birmanie), été 1945.

Republic Thunderbolt Mk. II (KL314)
N° 258 *Squadron*
Ulunderpet (Inde), été 1945.

SENTA
A PÚA!

CHAPITRE IX

BRÉSIL MEXIQUE URSS

1° *Grupo de Aviação de Caça*

Après avoir déclaré la guerre à l'Allemagne, le 22 août 1942, le gouvernement brésilien cherche à renforcer ses liens politiques et économiques avec les États-Unis en sollicitant l'envoi d'un corps expéditionnaire pour se battre aux côtés des Alliés.

Le 27 décembre 1943 est signé le décret de création du *1° Grupo de Aviação de Caça* (GAvCa), confié à un aviateur expérimenté, le *Major* Nero Moura. Le Brésil bénéficiant de la loi « Prêt et bail », cette unité peut être entraînée et équipée à bon compte.

Le 1° GAvCa arrive en Italie le 6 octobre 1944. Il est rattaché au 350th FG en tant que quatrième *Squadron*. Il s'installe à Tarquinia où l'attendent des P-47D flambant neufs déjà revêtus des marques de nationalité brésiliennes.

Bien que formé pour l'interception et la chasse, le 1° GAvCa n'aura pas l'occasion de se mesurer à l'aviation de l'Axe et ne sera employé que pour l'attaque au sol.

Il effectue sa première mission de guerre le 31 octobre.

Sur les 68 P-47D cédés à la Força Aérea Brasileira (FAB) dans le cadre du « Prêt et bail », 48 ont été mis en service par le groupe et 16 ont été détruits du fait de l'ennemi. Le 1° GAvCa rentre au Brésil avec ses 25 derniers P-47D, auxquels viennent s'ajouter 19 autres mis à la disposition de la FAB sur la base de Kelly Field (Texas). La plupart de ces appareils voleront jusqu'en 1958 (le Brésil aura entre-temps reçu un grand nombre de Thunderbolt supplémentaires dans le cadre du programme *Mutual Defense Aid*).

Sur les 48 aviateurs ayant été crédités d'au moins une mission de guerre, 22 ont été mis hors de combat, dont 5 tués au combat et 8 parachutés en territoire ennemi.

Treize pilotes ont effectué au moins 80 missions de guerre et neuf plus de 90. Le *Segundo-Tenente* Alberto Martin Torres termine en tête du palmarès individuel avec 99 missions de guerre. Sa grande particularité, c'est qu'il était le pilote du PBY-5 Catalina du 1° *Grupo de Patrulha* qui a coulé le seul et unique sous-marin (U-199) attribué à la FAB, le 31 juillet 1943 au large de Rio !

La reconnaissance officielle américaine arrivera tardivement. Rédigée le 17 mai 1945 par le commandant du 350th *Fighter Group*, la proposition de citation ne sera rendue officielle que le... 22 avril 1986 sous le paraphe de Ronald Reagan !

◀◀ Un sergent mécanicien brésilien sur l'aile d'un P-47 du 1° GAvCa. On détaille parfaitement l'insigne du groupe, une autruche – symbolisant l'agilité (!) du P-47 et l'estomac à toute épreuve des pilotes – poussant son cri de guerre : *Senta a pùa !* que l'on peut traduire par « à fond la caisse ! ».

◀ Le P-47D-25-RE (42-26450) du *Tenente Coronel* Nero Moura, commandant le 1° GAvCa, à Tarquinia en 1945. L'appareil est armé de bidons de napalm. Moura montrera l'exemple à ses pilotes en effectuant lui-même 62 missions de guerre. (FAB)

Republic P-47D-25-RE (42-26450)
Tenente Coronel Aviador Nero Moura
Commandant le 1° GAvCa
Tarquinia (Italie), 1945.

▼ Quatre *Escadrilhas* (en fait, plutôt des *Flights*) sont formées et chacune reçoit une lettre de A à D comme code tactique. Moura et son adjoint volent sur les avions « 1 » et « 2 ». Ici, le P-47D-25-RE (42-26762) du commandant de l'escadrille bleue, le *Capitão Aviador* Fortunato Câmara de Oliveira. Il effectuera 56 missions et sera rapatrié sanitaire au Brésil le 9 mars 1945. (FAB)

▼ Le *Tenente Coronel Aviador* Nero Moura commande le 1° GAvCa pendant toute la durée de l'engagement de l'unité en Italie. Il deviendra un véritable héros à son retour au Brésil, où il est considéré comme le « père de la chasse brésilienne ». (FAB)

◣ Les mécaniciens brésiliens s'affairent sur les P-47D que vient de recevoir le 1° GAvCa. L'insigne du groupe a déjà été peint sur certains mais pas encore les codes tactiques.

Escuadrón Aéreo de Pelea 201

Le 28 mai 1942, le Mexique déclare la guerre aux forces de l'Axe. Cet acte, plus politique qu'autre chose, offre l'opportunité de moderniser et de réorganiser les forces armées du pays, en particulier la Fuerza Aérea Mexicana, avec l'aide quasi gratuite des États-Unis.

Après la création d'un groupe de perfectionnement aux USA, en juillet 1944, le gouvernement mexicain décide de mettre sur pied un corps expéditionnaire. Cependant, cette décision ayant été prise assez tardivement (janvier 1945), il est évident que la *Fuerza Aérea Expedicionaria Mexicana* (FAEM) arrivera trop tard en Europe. C'est donc dans le Pacifique que ce corps expéditionnaire, comprenant l'*Escuadrón Aéreo de Pelea* 201 du *Capitan* Radames Gaxiola Andrande, opérera et même, plus précisément, aux Philippines, choix judicieux, puisque ce pays est de culture et de langue espagnoles.

Le 7 mai 1945, le « 201st *Mexican Fighter Squadron* » s'installe à Porac (île de Luçon), où stationne déjà le 58th FG auquel il sera rattaché. Il exécute sa première sortie de guerre, le 4 juin.

Les premières missions sont effectuées sur des avions de seconde main, versés par des groupes américains récemment transformés sur P-51. Courant juillet, les Mexicains prennent en charge 30 P-47D neufs fournis dans le cadre du « Prêt et bail » [1].

Cependant, quand le 58th FG se déplace à Okinawa, le 10 juillet, le V *Fighter Command* opte pour maintenir le 201st aux Philippines. Début août, la FAEM est rattachée au *Training Command Replacement Center* de Clark Field, où vient s'installer le 201st. Il effectue sa dernière mission de guerre, le 8 août, au-dessus de Formose. Enfin, pas tout à fait la dernière... car, craignant une attaque d'avions suicides japonais, le Haut commandement lui demande d'escorter un convoi en mer des Philippines, le 26 août. C'est sa 42e et ultime mission de guerre.

L'*Escuadrón Aéreo de Pelea* 201 n'a jamais rencontré l'aviation japonaise et n'a donc remporté aucune victoire.

[1] Ce n'est pas l'avis de Phil Butler, qui, dans *Air Arsenal North Amercia* (Midland, 2004) indique qu'il s'agissait d'avions empruntés aux Américains et que les Mexicains toucheront 25 D-35-RA neufs après la cessation des hostilités.

◀ Les Mexicains de l'*Escuadrón Aéreo de Pelea* 201 ont été autorisés à porter leurs couleurs nationales aux emplacements laissés libres par les cocardes US, c'est-à-dire sur l'extrados droit, sur l'intrados gauche et sur le gouvernail. Il semble que les avions étaient simplement numérotés de 1 à 25. (Collection S.A. Flores)

Republic P-47D-30-RA (44-33721)
Fuerza Aérea Mexicana
Escuadron Aéreo de Pelea 201
Rattaché au 58th *Fighter Group* de l'USAAF
Porac (Luçon, Philippines), juillet 1945.

▶ Sur la rampe du terrain de Porac (complexe de Clark Field, Manille, Philippines), des P-47D du 201st *Fighter Squadron* mexicain en compagnie de ceux du 58th *Fighter Group*. On note que l'appareil au second plan porte la cocarde mexicaine sur l'aile droite et le gouvernail rayé vert-blanc-rouge. Les bandes noires sont les marques d'identification obligatoires pour les appareils opérant aux Philippines. (Collection S.A. Flores)

Union soviétique

Dans la cadre du deuxième protocole signé entre les USA et l'URSS en juin 1943 et en raison de l'insistance des Soviétiques pour obtenir des P-38, des P-47 et des P-51, il a été agréé la livraison de trois P-47 aux fins d'évaluation.

Le pilote d'essai Mark Lazarevitch Gallaj en donne un avis très négatif : « Dès les premières minutes de vol, j'ai tout de suite compris que ce n'était pas un chasseur. Stable, confortable avec un habitacle spacieux, pratique, mais tout sauf un chasseur. Le Thunderbolt n'a pas une maniabilité suffisante dans le plan horizontal et encore moins dans le plan vertical ». Les ingénieurs, qui dissèquent littéralement un appareil, s'intéressent de près au compresseur et à la qualité des équipements et de la construction, largement supérieure à celle de leurs propres avions, mais estiment le Thunderbolt moins performant que les chasseurs allemands.

Toutefois, les uns et les autres ont fondé leur jugement sur l'étude d'un des trois P-47D-10-RE, notamment le 42-75202, acheté par des sénateurs appartenant à la confrérie américaine des Knights of Pythias et baptisé « K. of P. », dont les performances sont inférieures à celles des modèles que l'URSS va néanmoins recevoir : D-22-RE et D-27-RE.

En effet, les USA exportent 203 Thunderbolt vers l'URSS, via Abadan (Iran), où les appareils sont pris en compte par des pilotes soviétiques. On ignore le nombre exact de machines réellement livrées, entre 195 et 197 selon les sources, les archives US perdant toute trace des avions exportés dès qu'ils ont quitté le territoire américain.

Les archives US mentionnent la livraison de :

- 3 D-10 aux fins d'évaluation : 42-75201 à 203;
- 100 D-22 : 42-25539 à 638;
- 50 D-27 : 42-27015 à 064;
- 50 D-27 : 42-27115 à 164.

Cependant, le P-47 apparaît comme une sorte d'OVNI dans l'inventaire des VVS. Les Soviétiques n'ont que faire d'un chasseur d'escorte à haute altitude : ils n'ont pas de bombardiers stratégiques à faire escorter et la quasi-totalité des combats aériens se déroulent à moins de 5 000 m d'altitude. Ils le considèrent comme un « veau » à

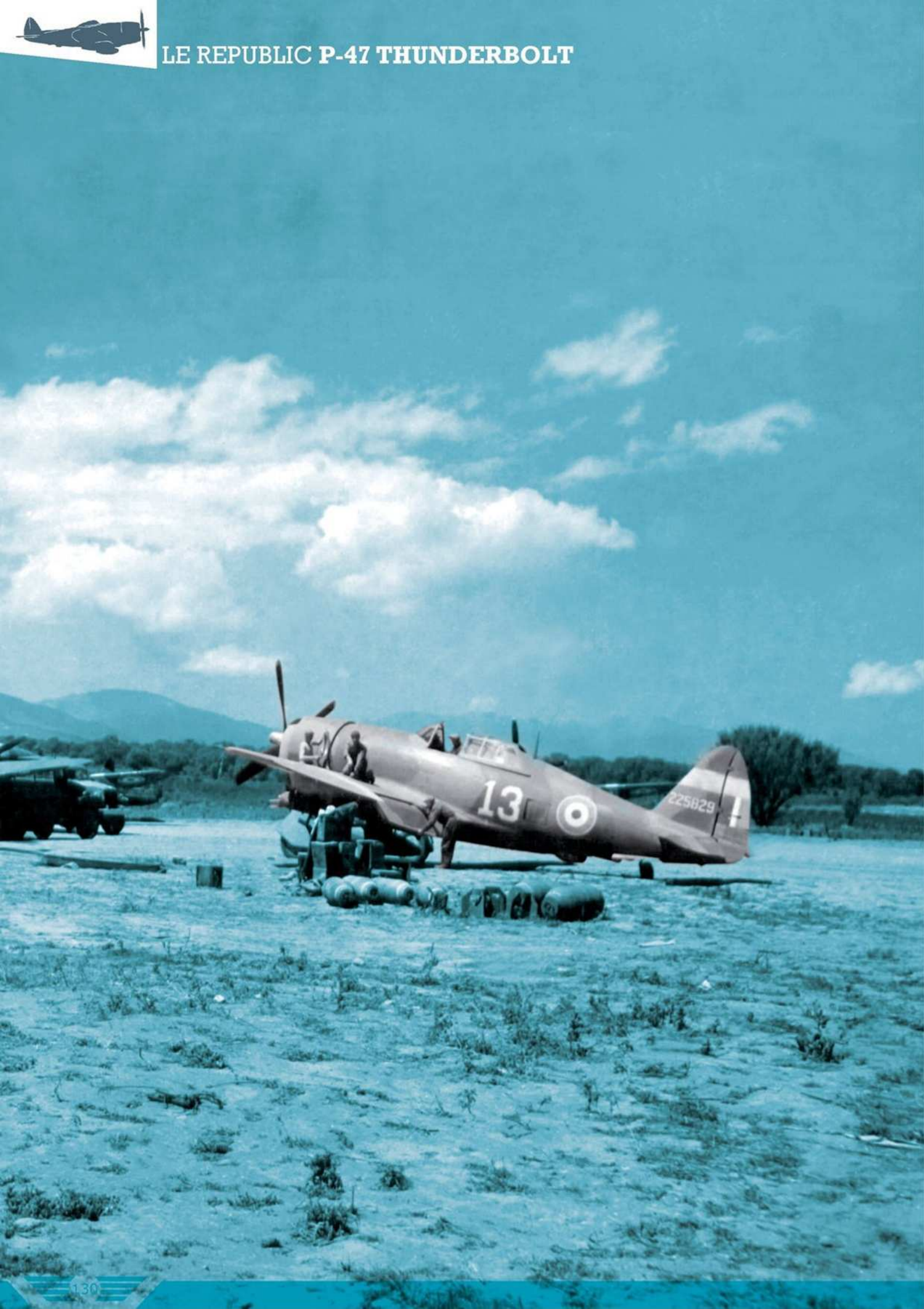
▶ L'un des trois P-47D-10-RE livrés aux fins d'évaluation à l'Union soviétique, le 42-75202 avait été baptisé SOVEREIGN SENATORS, K. OF P. Il avait été financé par une mission de sénateurs américains appartenant aux Knights of Pythias, une congrégation fraternelle du type franc-maçonnerie, à laquelle appartenait d'ailleurs le président F. D. Roosevelt. (Collection C-F. Geust)

◀ Un D-27-RE en cours de livraison aux Soviétiques à Abadan (Iran). (Collection C-G. Geust)

basse altitude et une cible toute désignée pour les chasseurs allemands.
Les premiers P-47 sont livrés au 11 ZDAP, le 24 août 1944. D'après les archives soviétiques, ce régiment de bombardement de réserve en reçoit 111, mais... seulement 12 pilotes seront formés sur Thunderbolt.
La Marine soviétique équipe en partie le 255 IAP de la Flotte du Nord, qui perçoit une cinquantaine de D-27. Ce régiment les reçoit comme chasseurs-bombardiers.
Il semble, cependant, que le Thunderbolt n'ait pas été utilisé en opérations par l'aviation soviétique.
Selon certaines sources russes, les P-47 de la Marine seraient restés en service jusqu'en 1947, tandis que d'autres affirment que tous les appareils, conformément aux accords régissant le « Prêt et bail », ont été détruits pendant l'hiver 1945-46 sous le contrôle d'officiers américains.

▲ Un P-47D du 255 IAP de la Flotte du Nord en 1945. (Collection C-F. Geust)

◀ Un P-47D-10, probablement le même que sur la photo de la page opposée, lors de ses essais au NII VVS (Institut de recherches aéronautiques des forces aériennes soviétiques), à Chalovskaïa. (Collection C-F. Geust)


13
225829

CHAPITRE X

FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES

Le 3 juillet 1943, avec la fusion des Forces aériennes françaises libres et des Forces aériennes françaises en Afrique, le général René Bouscat devient le premier chef d'état-major des Forces aériennes françaises (FAF).

Le 8 août 1943 se déroule à Alger une conférence à laquelle participent notamment l'*Air-Chief Marshal* Tedder et son adjoint au *Mediterranean Air Command,* deux représentants américains des *Northwest African Air Forces* et le général Bouscat.

Ouvrant la séance, Tedder informe les Français de la création d'un comité anglo-américain pour la mise en œuvre du réarmement des unités aériennes françaises. Il s'agit, en effet, de s'assurer que chaque groupe prêt à entrer en opérations dispose des effectifs et des réserves nécessaires avant de passer à la transformation d'un autre groupe. Une fois déclarée opérationnelle, chaque unité sera mise à la disposition du Haut commandement allié qui l'emploiera en fonction des besoins du front. Enfin, les unités entreront en opérations de manière graduelle, commençant par des patrouilles côtières pour familiariser les pilotes aux méthodes de combat alliées sous les ordres de la *Northwest African Coastal Air Force*. Ensuite, et seulement lorsque ses performances auront atteint le niveau souhaitable, chaque unité pourra être engagée dans des opérations offensives sous la coupe de la *Northwest African Tactical Air Force*.

Le général Bouscat expose son propre programme de réarmement, baptisé « Plan VII », préalablement approuvé par les autorités politiques françaises. Outre les effectifs en personnel, ce plan établit la future composition de l'armée de l'Air en juillet 1944 avec, en ce qui concerne la chasse en Méditerranée, la mise en œuvre de huit groupes (plus l'*Ardennes Squadron*), dont trois équipés de matériel anglais.

Cependant, à la suite de nombreuses difficultés techniques, les premières livraisons d'avions américains neufs n'interviendront pas avant septembre 1944.

En attendant, c'est le temps du purgatoire, du P-39 et des fastidieuses missions de patrouille côtière au sein du *Bône Fighter Command*.

En avril 1944, deux groupes reçoivent leurs premiers P-47. Ce sont des avions « d'occasion », mais ils permettent à leurs heureux propriétaires de se retrouver en première ligne.

Deux escadres équipées en P-47 voient le jour avant le 8 mai 1945 :

– 3e escadre (01.01.44), commandant Monraisse, puis Machet de La Martinière (07.44);

– 4e escadre (12.05.44), commandant Arnaud, puis Rivals-Mazères (09.44).

Leur composition variera en fonction de la situation tactique.

Afin de permettre un regroupement des unités tactiques des FAF et de faciliter leur intégration au sein des forces alliées, le général Spaatz crée la 1st *Tactical Air Force (Provisional)*, le 20 octobre 1944. La formation de cette nouvelle structure a été anticipée par les Français avec la création du 1er Corps aérien français (CAF), confié au général Paul Gérardot, le 14 octobre. Le 13 novembre, le 1er CAF est officiellement intégré à la 1st TAF (Prov).

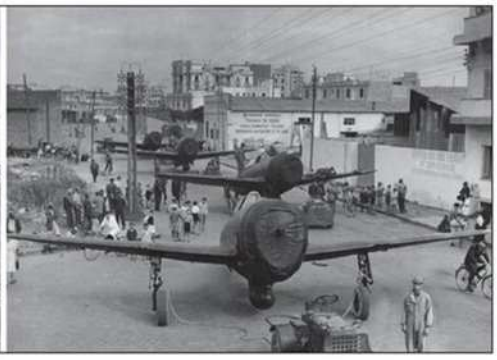
Un total de 449 P-47 ont été livrés aux Français par le canal du « Prêt et bail ». Toutefois, un certain nombre d'appareils ont été transférés aux FAF hors dotation officielle ou récupérés par « cueillette sauvage ». Les cessions officielles sont répertoriées sous un numéro de projet suivi de la lettre « F » pour France. Elles ne concernent que 295 appareils neufs.

En raison de graves différends entre le Haut commandement américain et le gouvernement français, le président Truman donne l'ordre de cesser toute livraison aux FAF dans le cadre du « Prêt et bail », fin avril 1945.

Au moins 131 P-47 supplémentaires seront livrés à la France après la guerre.

◀ Un P-47D-22-RE (42-25829) du 2/5 *Lafayette* à Alto (Corse). L'appareil, en provenance du 27th FG, est étrangement recouvert d'un camouflage deux tons, dont le patron est très différent de celui appliqué sur les Thunderbolt de la RAF.

▼ Réunion des chefs de la 1st TAF (Prov). De gauche à droite : le général Paul Gérardot, le général René Bouscat, le *Major General* Ralph Royce, commandant la TAF, et le *Brigadier General* Glenn O. Barcus, commandant le 64th *Fighter Wing*.



▲ Arrivée dans le port de Casablanca d'un Liberty ship transportant des P-47D « Razorbacks ». Il s'ensuit alors une étrange procession dans les rues de la ville jusqu'à l'aérodrome où se trouve l'atelier qui les remontera avant leur livraison à une unité opérationnelle.

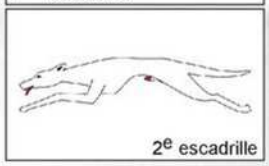
▲ Ce P-47D-22-RE (42-26158) du 2/3 *Dauphiné* n'apparaît pas dans les listes de cessions officielles de Thunderbolt aux FAF.
Il fait partie des nombreux appareils transférés « de gré à gré » entre les unités du XII TAC, à l'occasion de la perception de modèles plus récents, et les unités françaises en cours de transformation.
(Collection J. Mutin)

◀ Un P-47D-30-RE (44-20355) livré aux Français (*Project* 90898F) en septembre 1944 et en attente d'affectation. Il sera versé au GC 3/6 *Roussillon*.
(ECPA-D)

Livraisons officielles aux FAF

D-11-RA	31	42-22808 à 838	1	44-33620	1	44-89828
D-22-RE	15	42-25819 à 833	1	44-33624	1	44-89968
D-25-RE	15	42-26508 à 522	1	44-33627	1	44-89997
D-27-RE	15	42-26870 à 884	1	44-33631	1	44-90019
D-28-RE	29	44-19669 à 707	1	44-33635	1	44-90024
	50	44-20008 à 057	1	44-33640	1	44-90039
D-30-RE	40	44-20348 à 387	2	44-33647 & 648	1	44-90047
	50	44-20658 à 707	2	44-33652 & 653	1	44-90121
	10	44-20807 à 816	1	44-33655	1	44-90123
	40	44-20907 à 946	2	44-33663 & 664	1	44-90127
D-30-RA	1	44-33098	9	44-33670 à 678	2	44-90129 & 130
	1	44-33267	18	44-33680 à 697	1	44-90134
	2	44-33340 & 341	1	44-33699	2	44-90138 & 139
	1	44-33343	9	44-33701 à 709	2	44-90143 & 144
	1	44-33356	1	44-33761	2	44-90148 & 149
	2	44-33360 & 361	1	44-33764	2	44-90153 & 154
	1	44-33369	2	44-33768 & 769	1	44-90162
	34	44-33376 à 409	8	44-89787 à 794	1	44-90216
	2	44-33434 & 435	5	44-89796 à 800	1	44-90218
	1	44-33451	2	44-89802 & 803		
	1	44-33476	2	44-89806 & 807		
	1	44-33535	7	44-89809 à 815		
	1	44-33606	3	44-89821 à 823		

GC 2/3 *Dauphiné*



Basé à Aïn Sefra avec le 3/6, le 2/3 gagne Ameur el-Aïn le 20 juin 1943 où se trouve déjà le 1/3 qui vient juste de toucher ses Spit. Moins heureux que ce dernier, le 2/3 doit user ses D.520 jusqu'à la corde avant de recevoir des Hurricane Mk. IIC passablement fatigués à la fin du mois d'octobre. Il est muté à Taher le 31 octobre pour entrer en opérations sous le commandement du 332 *Wing* de la RAF, puis du 328 le 22 novembre.

Le GC 2/3 est transformé sur P-47D courant avril 1944 avec des avions de seconde main prélevés dans les unités américaines du XII *Tactical Air Command*, à peu près en même temps que le 2/5. Il prend ses quartiers à Alto (Corse) le 8 juin 1944 pour être rattaché à la 4e escadre.

Le 8 août 1944, lors d'une confrontation avec des Bf 109 près d'Arles, deux victoires sont homologuées au 2/3 : une aux lieutenant Dugit-Gros et adjudant Le Guennec et une au capitaine Faure-Doré.

Cette escadre, qui n'est considérée que comme un *Fighter Group* par les Américains, est également rattachée au 64th *Fighter Wing* et va harceler les arrières de l'ennemi jusque dans le Sud de l'Allemagne. Le 12 septembre, elle perd son chef, le commandant Henri Arnaud, dont le P-47D (42-26522) est touché à mort par la *Flak* à Dannemarie. Il sera remplacé quelques jours plus tard par le commandant Guillaume de Rivals-Mazères.

Le 8 octobre 1944, dix P-47 du 2/3 en reconnaissance armée sur la Forêt Noire sont coiffés par une douzaine de Bf 109 du III./JG 76. Le combat ne dure que quelques instants et le sous-lieutenant de Suarez d'Aulnan est abattu et tué. Le 15 octobre, le sergent Collin est descendu par la DCA suisse. Le 20, neuf P-47 sont surpris par une vingtaine de Bf 109 du II./JG 53 lors de l'attaque d'un pont flottant sur le Rhin. La bagarre tourne à l'avantage des Allemands qui abattent trois Thunderbolt, faisant un tué (sergent-chef Mercadier) et un prisonnier (capitaine Dugit-Gros), et fournissant au *Hauptmann* Julius Meimberg, *Kommandeur* du II./JG 53, l'occasion de revendiquer sa 45e victoire.

Le 2 janvier 1945, la 4e escadre se transporte à Luxeuil, dont les cantonnements viennent tout juste d'être libérés. Malheureusement, la veille, le sergent Connor du 2/3 a été tué en bombardant la gare d'Ensingen. Le 9, ce groupe perd un second pilote, le sergent-chef Bassompierre qui s'écrase dans les lignes ennemies.

Le 16 février, le *Dauphiné* déplore la perte du sergent Badet, touché par la *Flak* et qui vient s'écraser à Dôle. Le 16 mars, il perd le sergent Lacroix, dont l'avion endommagé par la *Flak* s'écrase à l'atterrissage à Nancy.

Le GC 2/3 *Dauphiné* termine la guerre à Colmar. Entre le 13 juin 1944 et le 1er mai 1945, il a exécuté 3 564 sorties en 6 348 heures de vol de guerre.

▲ Un P-47D-22-RE (42-26157) du 2/3 *Dauphiné* à Ambérieu, automne 1944. L'inscription sur le nez, malheureusement illisible, provient vraisemblablement du *Fighter Group* d'origine. (ECPA-D)

◀ Un P-47D-25-RE (42-26514) du GC 2/3 *Dauphiné* à Ambérieu, en septembre 1944. Pour opérer au sein du XIIth TAC, les appareils de la 4e escadre avaient reçu des codes tactiques inspirés de ceux portés par les chasseurs de l'USAAF. Les plages imparties couraient de 11 à 40 pour le 2/5, de 41 à 70 pour le 2/3 et de 71 à 100 pour le 1/4. (Collection J. Mutin)

LE REPUBLIC **P-47 THUNDERBOLT**

Republic P-47D-22-RE (42-26157)
GC 2/3 *Dauphiné* 2e escadrille
Ambérieu-en-Bugey (01), septembre 1944.

Période opérationnelle sur P-47
Avril 1944 - mai 1945
Victoires : 2

Codes tactiques
41 à 70, puis IE

État-major

Cne Barbier	12.11.43
Cne Menu	15.10.44
Cne Fabre dit Garrus	10.04.45

1ère escadrille

Cne Jallier	22.11.43
Cne Porodo	01.08.44

2e escadrille

Lt Dugit-Gros	16.10.43
Lt Bouton	21.10.44
Lt Rabusson	25.01.45

Bases

Bôle-Les Salines (Alg)		13.04.44
Alto (20)	08.06.44	
Calvi (20)	01.09.44	
Ambérieu-en-Bugey (01)		08.09.44
Luxeuil-les-Bains (70)		02.01.45
Dôle (39)	15.02.45	
Luxeuil-les-Bains (70)		14.03.45
Colmar (68)	08.04.45	

Victoires

Adj Le Guennec	Bf 109	08.08.44
Lt Dugit-Gros	Bf 109	08.08.44
Cne Faure-Doré		

▶ C'est vers le mois de février 1945 que les unités françaises harmonisent leurs codes tactiques avec ceux de la 1st TAF (Prov) en adoptant des codes alphanumériques. Ici, un D-30-RA de la 1ère escadrille du GC 2/3 vers la fin de la guerre. (Collection J. Mutin)

Republic P-47D-30-RE (44-20928)
Adjudant Jean-Marie Demetz
GC II/3 *Dauphiné*, 1ère escadrille
Colmar (68), juin 1945.

GC 3/3 *Ardennes*

◄ Pour une raison qui n'a pas encore été élucidée, les P-47 du 3/3 *Ardennes* ont porté les bandes noires et blanches qui étaient la marque d'identification imposée aux aéronefs français opérant dans la moitié Sud de la France. La croix de Lorraine sur la dérive était aussi une marque distinctive que l'on retrouve sur ces mêmes aéronefs et qui n'a qu'un lointain rapport avec les FAFL. Ce D-28-RE a été photographié à Ambérieu en décembre 1944. (Collection J. Mutin)

Période opérationnelle sur P-47
Septembre 1944 - mai 1945
Victoires : 0

Codes tactiques
61 à 90, puis TG

État-major

Cne Vinçotte	14.11.43
Cdt Perdrizet	17.03.45

1ère escadrille

Lt Gruyelle	14.11.43
Cne Brian	?

2e escadrille

Cne Boudier	29.02.44
Lt Moret	27.09.44

Bases

La Réghaïa (Alg)	17.07.44
Salon-de-Provence (13)	30.09.44
Istres- Le Vallon (13)	16.10.44
Lyon-Bron (69)	26.10.44
Ambérieu-en-Bugey (01)	30.10.44
Luxeuil-les-Bains (70)	02.01.45
Dôle (39)	13.02.45
Luxeuil-les-Bains (70)	17.03.45

Bien qu'administrativement constitué le 1er janvier 1944 sous le nom d'*Ardennes Squadron* à Rayack (Liban), les origines du 3/3 remontent au 10 octobre 1943 et à la décision de l'*Air Chief Marshal* Tedder de former une unité *temporaire* avec 12 Hurricane. L'état-major du groupe, sous les ordres du capitaine Vinçotte, n'est nommé que le 14 novembre. Les premiers avions, deux Hurricane Mk. II neufs et deux Harvard, arrivent en même temps.

Le groupe est rattaché au N° 209 *Squadron* de la RAF pour la protection des côtes de la Palestine. Ce n'est que le 29 février 1944 qu'un nombre suffisant d'avions et de pilotes permet de créer la 2e escadrille. Le 30 avril, il gagne l'Afrique du Nord et est intégré au *Bône Fighter Command* aux côtés du 2/3. Il reçoit 13 P-40, réservés à l'entraînement, puis 5 P-47D sur le terrain de La Réghaïa qu'il occupe depuis le 17 juillet.

Ce n'est que le 10 juin 1944 que le groupe est officiellement dénommé GC 3/3 *Ardennes*.

Il est prévu qu'il soit rapidement transformé sur P-47, mais les retards de livraison et la nécessité de transformer d'autres groupes jugés prioritaires contraignent l'état-major français à laisser le groupe en l'état. Les cinq P-47D sont alors transférés au 1/4 dont il récupère les P-39.

Comme en France, le provisoire est souvent définitif, le GC 3/3, qui devait être statutairement dissous le 1er septembre 1944, reçoit ses 13 premiers P-47D entre le 16 et le 30 septembre, date à laquelle il fait mouvement sur Istres.

Republic P-47D-28-RE (44-20010)
Sous-lieutenant Pierre « Tito » Maulandi
GC 3/3 *Ardennes*
Luxeuil, avril 1945.

Republic P-47D-30-RA (44-33379)
GC 3/3 *Ardennes*, 1ère escadrille
Luxeuil-les-Bains (70), mai 1945.

Le 16 septembre, deux P-47D-28 neufs arrivent d'Alger et les autres suivent à une cadence désespérante. Sept pilotes frais émoulus des centres d'entraînement des USA sont affectés au groupe, le 26. Enfin, le 30, c'est le grand saut pour les 13 P-47 qui se posent à Istres. Neuf autres suivront plus tard, pour porter la dotation à 24 appareils, des D-28-RE et D-30-RA pour la plupart.

Le 30 octobre, le GC 3/3 est rattaché à la 4e escadre, aux côtés des GC 2/3 *Dauphiné*, 1/4 *Navarre* et 2/5 *Lafayette*. Il participe à sa première véritable mission de guerre le lendemain en bombardant la voie ferrée de Gérardmer.

Les missions de reconnaissance et de bombardement au-dessus de l'Alsace se succèdent à un rythme élevé, tout au moins quand la météo le permet. En effet, en novembre, le groupe ne peut voler que sept jours. Le 2 décembre, le groupe *Ardennes* déplore ses premières pertes en mission : le sous-lieutenant Rombi et le sergent-chef André-Louis Hans sont abattus par la *Flak* dans la région de Mulhouse. Le premier se parachute, mais le second est tué. Le 16 décembre, le groupe utilise des bombes au napalm pour la première fois.

Le mauvais temps empêche de voler plus de onze jours en décembre et douze en janvier. Les missions consistent désormais en l'appui direct des troupes au sol (opération « Remedy »). Le transfert sur Luxeuil doit être interrompu en raison de l'état de la piste qui contraint le groupe à rejoindre momentanément Dôle.

Le 2 mars 1945, l'aspirant Andrieu, touché par la *Flak*, doit se poser en territoire ennemi, à l'est d'Offenburg. Il est fait prisonnier. Le 16, c'est le tour du sergent-chef Trescases qui se pose près de Germersheim, dont la population excédée par les incessants bombardements alliés le passe à tabac. Il échappe de peu à la mort et est fait prisonnier. Comme Andrieu, il sera libéré par l'avance américaine et reviendra au groupe le 24 avril.

Le 13 avril, huit P-47, qui viennent de bombarder le village de Schönengrund, sont attaqués par cinq Bf 109 et deux Fw 190. Au terme d'un bref combat tournoyant, les Allemands s'enfuient en rase-mottes. Seul l'avion du sergent L'Épée a été touché. Ce sera la seule rencontre entre le groupe *Ardennes* et la Luftwaffe.

Bien que la fin de la guerre soit proche, l'activité ne cesse de croître. Le bilan se passe de commentaires : 799 sorties en avril, avec des pointes à 50 sorties pour certaines journées ! Malheureusement, en quelques jours, le groupe perd deux nouveaux pilotes tués : le sergent-chef Jacques Pauly, abattu par la *Flak*, le 29, au-dessus de la gare de Bludenz, et le sous-lieutenant Robert-Eugène Burin d'Ayssard Pailloncy, qui percute en Forêt Noire dans le brouillard près de Fribourg-en-Brisgau, le 2 mai.

Entre le 30 octobre 1944 et le 8 mai 1945, le GC 3/3 *Ardennes* a fourni un total de 2 275 sorties. Le groupe sera dissous le 1er mars 1946.

▶ Le D-30-RE (44-20683) du commandant Perdrizet à Luxeuil-les-Bains, peu après la fin de la guerre. Seule la partie inférieure du capot possède un anneau rouge, signe que, très vraisemblablement, l'une des deux parties a été remplacée. (Collection de l'auteur)

GC 1/4 *Navarre*

Le 9 juillet 1944, alors basé à La Réghaïa, en Algérie avec ses P-39, le GC 1/4 touche trois P-40 pour réadapter les pilotes au train d'atterrissage bicycle. Car, des P-47 sont attendus... Et, en effet, le premier arrive le 12. Abandonnant ses P-39 au 3/3 *Ardennes*, le groupe est entièrement transformé le 21. L'ère de la protection côtière est révolue. Jusque là rattaché à la 3e escadre avec le 1/5 *Champagne* et le 3/6 *Roussillon*, il part remplacer au sein de la 4e escadre le 3/3 *Ardennes*, dont la transformation a été retardée.

Le 23 juillet, les P-47 reçoivent leurs peintures de guerre: nez rouge, bandes jaunes et gros numéros blancs allant de 71 à 100. Le 27 juillet, le groupe se pose en Corse. Une nouvelle aventure l'attend. Il participe d'abord aux opérations au-dessus de l'Italie, intervenant notamment dans la région de Modène, où le sergent Seeten est porté disparu (probablement abattu par la *Flak*), le 8 août.

À partir du 13 août, le 1/4 appuie les débarquements alliés en Provence, mitraillant et bombardant les colonnes allemandes remontant vers le nord par le sillon rhodannien. Le commandant Guy Fanneau de La Horie, bien qu'appartenant à l'état-major de la 4e escadre, tient à payer de sa personne en participant à des missions d'attaque au sol avec son ancien groupe. Malheureusement, le 25 août, il est descendu par la *Flak* à 15 km au sud de Montélimar, en compagnie du lieutenant Soubeyrat.

Le 27 août, le sergent Vincent, touché par l'artillerie antiaérienne près de Turin, est recueilli par des partisans et rentre au groupe début septembre. Le 17 décembre, il sera à nouveau victime de la *Flak*, pratiquement au même endroit, mais cette fois, il y laissera la vie.

Deux autres pilotes sont tués au-dessus de l'Italie : le capitaine Auber, qui percute le sol au cours d'un bombardement dans la région de Tende, le 1er septembre, et le lieutenant Racon, descendu lors d'une attaque d'une batterie de *Flak* au nord de San Benedetto, sur la rive gauche du Pô, le lendemain. À peu près au même endroit, le sergent-chef Allain est descendu à son tour le 4 septembre; fait prisonnier, il rentrera le 10 avril 1945.

Le 7 septembre, le groupe prend pied en métropole et va être engagé dans la campagne d'Alsace. Là, les P-47 vont se heurter à une muraille de *Flak* qui prélèvera un lourd tribut.

Le 9 septembre, le lieutenant de vaisseau Graignic est descendu à une vingtaine de kilomètres au sud de Strasbourg; légèrement blessé, il revient au groupe le 18 novembre. Le lendemain, le sergent-chef Lebrun est contraint de sauter au retour d'une reconnaissance armée; son parachute ne s'ouvre pas.

Le 12 septembre, c'est le commandant Henri Arnaud, commandant la 4e escadre de chasse, qui est tué par un coup direct de la *Flak*, alors qu'il participe avec le 1/4 *Navarre* à une mission de bombardement près d'Altkirch.

Le 11 décembre, le 1/4 rejoint le 1/5 à la 3e escadre. Le rythme des sorties s'intensifie au cours du mois (130), avec son cortège de nouveaux disparus, comme le capitaine Philippe Maurin, abattu et fait prisonnier à Ensisheim le 5 décembre (il ne rentrera que le 23 mai 1945), et le sergent Vincent († 17 décembre).

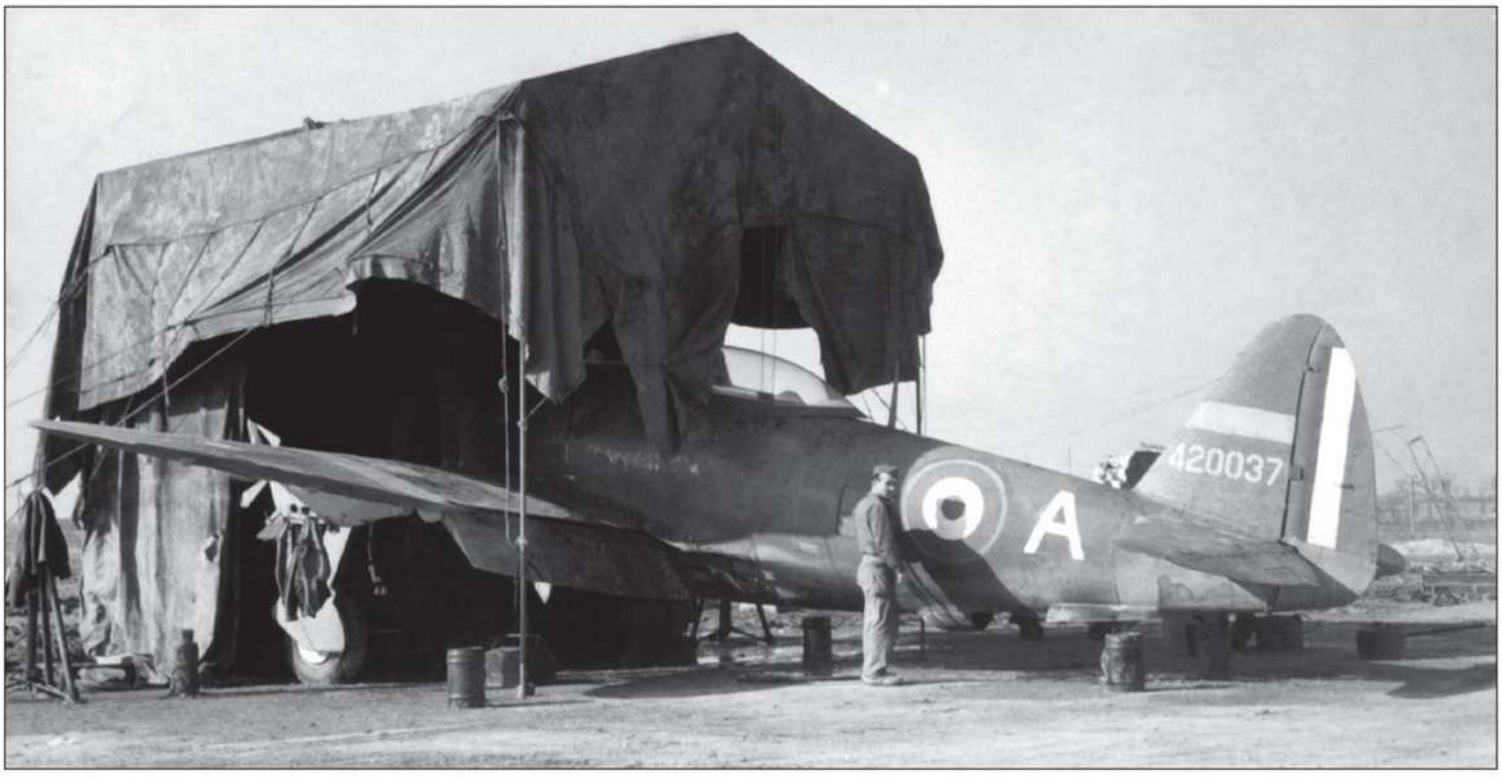
Le 4 février, le sergent Lécéa est abattu et tué par la *Flak* dans la région de Brisach. Parachuté à la suite d'une collision aérienne au cours d'un bombardement, le sous-lieutenant Coutray de Pradel est fait prisonnier le 14 février 1945 (il ne sera libéré que le 14 mai 1945).

Après un court séjour à Bordeaux pour participer aux opérations au-dessus des poches de l'Atlantique, le 1/4 revient dans l'Est à la mi-avril pour être engagé dans la campagne d'Allemagne.

Le 23 mars, le sous-lieutenant Deshayes est fait prisonnier près de Haslach. Il sera libéré par l'avance des troupes françaises et regagnera le groupe le 24 avril. Le 2 avril, le lieutenant Belleville est tué au nord de Stuttgart par la *Flak*. Ce sera le dernier tué du groupe qui, toutes causes confondues, aura déploré la perte de 26 pilotes entre le 1er janvier 1943 et le 8 mai 1945.

Pendant la période du 30 juillet 1944 au 7 mai 1945, le GC 1/4 *Navarre* a exécuté 2 826 sorties, représentant 6 240 heures de vol de guerre, au cours desquelles ont été détruits, notamment, 120 locomotives, 1 419 wagons, 342 camions, 250 véhicules hippomobiles, 88 péniches, 2 centrales électriques, 1 station de TSF et 1 bateau de 1 000 tonnes.

▼ Le P-47D-28-RE (44-20037) du capitaine Philippe Maurin, commandant le 1/4 *Navarre* de fin juin à début décembre 1944, sur le terrain d'Ambérieu. (Collection de l'auteur)



LE REPUBLIC **P-47 THUNDERBOLT**

Période opérationnelle sur P-47
Juillet 1944 - mai 1945
Victoires : 0

Codes tactiques
71 à 100, puis 3U

État-major

Cne Maurin	21.06.44
Cne de Pins	05.01.45

1ère escadrille

Cne de Pins	11.01.44
Cne Minot	05.09.44
Cne Linteau	?

2e escadrille

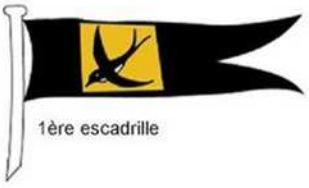
Lt Minot	21.03.44
Cne Fabry	29.07.44

Bases

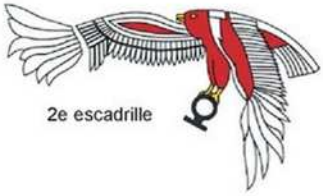
La Réghaïa (Alg)	05.11.43
Alto (20)	27.07.44
Istres-Le Vallon (13)	07.09.44
Ambérieu-en-Bugey (01)	08.09.44
Dôle (39)	29.12.44
Luxeuil-les-Bains (70)	28.03.45
Mérignac (33)	05.04.45
Luxeuil-les-Bains (70)	19.04.45
Strasbourg-Geisp. (67)	25.04.45

▶ Le P-47D-27-RE probablement affecté au lieutenant Auber de la 1ère escadrille. Il semble que l'insigne personnel représente un chapeau rond de Breton. On note les marques d'identification : anneau du capot rouge et bandes jaunes sur l'empennage vertical et les ailes. (Collection J. Mutin)

▶ Le capitaine Gérard de Pins, commandant le GC 1/4 *Navarre* en 1945. (Collection de l'auteur)



1ère escadrille



2e escadrille

Republic P-47D-26-RA (42-28305)
Capitaine Gérard de Pins
GC 1/4 *Navarre* 1ère escadrille
Alto (Corse), août 1944.

GC 1/5 *Champagne*

◀ Un P-47D-28-RE (44-20050) du 1/5 *Champagne*. Les premiers codes tactiques du groupe étaient pris dans une plage allant de 11 à 40 et étaient peints en jaune. (Collection de l'auteur)

Le 30 septembre 1944, les P-39Q du GC 1/5 *Champagne* traversent la Méditerranée et viennent se poser à Salon-de-Provence. Transféré au Vallon, près d'Istres, le 11 octobre, le groupe touche ses premiers P-47D quatre jours plus tard.

Il est rattaché à la 3e escadre en compagnie du 3/6 *Roussillon*. Pendant sa transformation sur Thunderbolt, il participe aux opérations sur le Nord de l'Italie. Le 22 novembre, le 1/5 est retiré des opérations et se déplace quelques jours plus tard pour être engagé sur le front d'Alsace et en particulier au-dessus de la poche de Colmar.

Le transfert à Dôle, entrepris le 29 décembre, s'effectue de manière précipitée et désorganisée, ce qui entraîne une inutile fatigue physique pour les pilotes et pèse sur la disponibilité du matériel. Les intempéries du début du mois de janvier 1945 ralentissent encore un peu plus l'activité du groupe, ce qui n'est pas du goût du commandement américain qui exige une augmentation du nombre des sorties. Le 8 janvier, en dépit de conditions atmosphériques défavorables, dix-huit P-47 du 1/5 bombardent une voie ferrée, mais, au retour, pris dans un gros grain de neige, deux appareils s'écrasent au sol près d'Arbois (sergent-chef Beaujoin et sergent Capela tués). Le 24 janvier, deux P-47 sont abattus par la *Flak*, mais leurs pilotes peuvent sauter en parachute dans leurs lignes.

Début février 1945, les deux groupes de la 3e escadre, 1/4 et 1/5, sortent en force, jusqu'à 24 avions à la fois, pour empêcher les troupes allemandes de franchir le Rhin. Le 4 est une journée particulièrement tragique pour l'escadre. Trois pilotes sont tués par la *Flak* dont le commandant du GC 1/5 *Champagne*, le commandant Edmond Marin La Meslée.

Le 1/5 a reçu l'ordre de bombarder un village allemand à titre de représailles, mais en vol, l'objectif est changé et les P-47 s'en prennent à une portière de pont. Malgré une *Flak* intense et précise, les Thunderbolt mitraillent un rassemblement de camions. Voulant exécuter une seconde passe, Marin La Meslée est cueilli dans son virage par un obus de 40 derrière la plaque de blindage. L'appareil s'écrase près de Rustenhardt, entraînant son pilote dans la mort. Un autre P-47 du groupe, celui du sergent-chef Uhry, est également atteint de plein fouet et s'écrase sans témoin.

La disparition du grand as de 1940 jette la consternation dans toute l'aviation française. Les unités reçoivent une note de service du général Gérardot, dont le rédacteur du journal de marche du 1/5 donne la teneur : « L'état-major du 1er corps aérien rappelle la consigne permanente de ne jamais revenir sur l'objectif. Pour éviter que les avions ne repassent au-dessus du point qu'ils viennent de bombarder, il est convenu que les mitraillages auront lieu aussitôt après les bombardements : cette prescription souvent rappelée n'était pas rigoureusement respectée. »

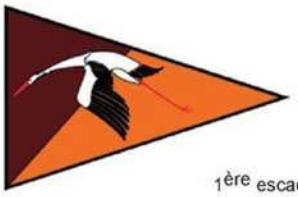
Republic P-47D-28-RE (44-19689) GC 1/5 *Champagne* 1ère escadrille
Le Vallon, novembre 1944.

Republic P-47D-27-RE (42-26871) GC 1/5 *Champagne*
Luxeuil, mai 1945.

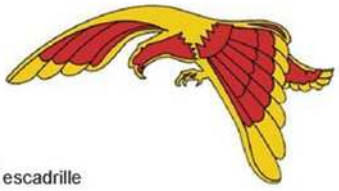
En mars, le 1/5 intervient au-dessus de la plaine rhénane et de la région de Stuttgart. À partir du 31 mars, il appuie au plus près la progression des forces terrestres, en particulier les 1er et 2e Corps d'armée français, qui se dirigent vers le cœur de l'Allemagne, poussant même leurs missions jusqu'en Bavière.
Le 12 avril, la 3e escadre est retirée de la zone d'opérations en Allemagne pour participer à la réduction des poches de l'Atlantique. Elle revient le 21 pour l'offensive finale.
Entre le 7 décembre 1944 et le 7 mai 1945, le 1/5 *Champagne* a exécuté 2 289 sorties pour environ 5 000 heures de vol de guerre. Il n'a remporté aucune victoire.

▶ Un D-30-RA (44-33389) de la 2e escadrille du GC 1/5 *Champagne*, probablement à Luxeuil dans les derniers jours de la guerre. (ECPA-D)

▶ Le même appareil que ci-dessus, mais au Bourget, en mai 1945. (Collection J.V. Crow)



1ère escadrille



2e escadrille

Période opérationnelle sur P-47
Octobre 1944 - mai 1945
Victoires : 0

Codes tactiques
11 à 40, puis C9

État-major

Cne Marin La Meslée	09.01.44
Cne Becq de Fourquière	05.02.45

1ère escadrille

Lt Goupy	09.08.43
Lt Giraud	01.01.45

2e escadrille

Cne Petit	09.44
Cne Embry	02.45

Bases

Istres-Le Vallon (13)	11.10.44
Ambérieu-en-Bugey (01)	04.12.44
Dôle (39)	29.12.44
Luxeuil-les-Bains (70)	25.03.45
Mérignac (33)	13.04.45
Luxeuil-les-Bains (70)	21.04.45

GC 2/5 *Lafayette*

Rappelons que, à la suite d'un concours de circonstances, le GC 2/5 *Lafayette* a été le premier groupe de l'aviation d'Afrique à avoir repris la lutte contre les Allemands.

En avril 1944, il reverse ses P-40 au 3/3 *Ardennes* et est transformé sur P-47D. Les premiers exemplaires étant pris en compte le 6 et le 19, le groupe est rattaché à la 4e escadre du commandant Arnaud (avec les 2/3 *Dauphiné* et 3/3 *Ardennes*).

Le 1er mai, le groupe arrive en Corse et le 8, il exécute sa première sortie sur l'Italie.

Le 19 juin, lors d'une mission de mitraillage sur la gare de Narbonne, la patrouille du lieutenant Pierre Gouachon-Noireault intercepte un He 111 entre Montpellier et Aigues-Mortes et l'endommage fortement – il sera ultérieurement accordé comme victoire. Mais, au retour, 6 Bf 109 surprennent les P-47 et les capitaines de l'Espinay et Tardy de Montravel réussissent à en endommager chacun un.

Au retour d'une mission sur Pietrosanto, le 14 juillet, le sergent Leboucher se pose en rase campagne, probablement atteint par la *Flak*; l'avion prend feu et le pilote, gravement brûlé, décédera le 23.

À partir du 14 août, le 2/5 intervient plus régulièrement sur les côtes du Sud de la France et du golfe de Gênes. Le 20, une patrouille en reconnaissance armée entre Gênes et Mondovi est surprise par trois Bf 109. Le capitaine Pierre de L'Espinay en rattrape un qu'il expédie en flammes au tapis. Un peu plus tard dans la matinée, le sergent Hallut se tue en mitraillant un camion au nord de Nice.

Le 25 août, un dispositif attaque un important convoi au sud de Montélimar. La *Flak* cueille le capitaine Jacques Tardy de Montravel qui doit se poser d'urgence à Saint-Raphaël. Le sous-lieutenant Guillemard évacue son avion en feu, mais se parachute au-dessus des colonnes ennemies qui le massacrent sauvagement une fois posé au sol.

Début septembre, les missions reprennent sur l'Italie et la vallée du Pô, mais, le 6, elles sont interrompues pour le déménagement du groupe sur Ambérieu. Les objectifs qui attendent le *Lafayette* se situent désormais de l'autre côté du Rhin. Le 12, le sergent-chef Poidevin, touché par la *Flak*, doit se poser près de Belfort, où il est fait prisonnier; il s'évadera et ralliera le groupe début décembre. Handicapé par son installation et le mauvais temps, le 2/5 ne réalise que 125 sorties dans le mois. En raison des fortes pluies qui ne permettent pas aux P-47 de décoller à pleine charge depuis Ambérieu, les avions utilisent Lyon-Bron comme terrain de travail.

Le 3 octobre, le lieutenant Receveau est atteint par la *Flak* à Emmendingen et est fait prisonnier. Cinq jours plus tard, la *Flak* frappe à nouveau : l'avion du lieutenant Bernard explose au-dessus de Colmar, entraînant le pilote dans la mort. Au-dessus de Fribourg, une patrouille est attaquée par des Bf 109. Le lieutenant d'Aulan quitte la formation pour poursuivre un assaillant, mais il est descendu par surprise et s'écrase en flammes.

Novembre commence par une période de repos forcé due au mauvais temps. Le 17, le sergent Monthus atteint par la DCA allemande se pose à Cernay en zone allemande, où il est capturé. Trois jours plus tard, c'est au tour du sous-lieutenant Guillaume, qui atterrit en catastrophe près de Colmar. Début décembre, le froid remplace la pluie. Et en janvier, il neige ! Le 2/5 emménage à Luxueil, le 2.

Le mois de mars est plus propice et permet au 2/5 de battre quelques records : 20 locomotives détruites dans la seule journée du 20 et 60 sorties avec 20 avions disponibles le lendemain. Le 23, le sergent Hoche se pose près de Bruchsal en zone ennemie, mais il échappe à la captivité et rallie quelques jours plus tard. Le lendemain, la *Flak* contraint le lieutenant Wicker à effectuer un atterrissage forcé en Alsace. Le 31 mars, après une mission de bombardement au nord-est de Karlsruhe, le capitaine de L'Espinay aperçoit trois Fw 190 D-9 qu'il prend en chasse avec son ailier. Il en poursuit un au sud de Neuenburg, mais l'avion ennemi descend trop bas et percute une ligne à haute tension. Une victoire qui n'a pas coûté un seul projectile !

Le dernier mois complet de guerre est marqué par une intense activité de la part du *Lafayette* : 912 sorties. Le groupe s'installe à Colmar. Le 23 avril, le sous-lieutenant Roumet est contraint d'atterrir en Allemagne. La dernière mission de guerre est effectuée le 1er mai, mais le deuil frappe le groupe pour une dernière fois : le lieutenant de Peyrecave, égaré dans le mauvais temps, se tue en percutant une colline dans le Jura.

Du 8 mai 1944 au 7 mai 1945, le 2/5 *Lafayette* a accompli 3 355 sorties en 9 292 heures de vol de guerre. Il a remporté trois victoires homologuées.

◀ Un P-47D-30-RA du 2/5 *Lafayette* à Luxeuil, à la fin de la guerre. L'avion porte sur la capot un nom commémoratif, en hommage à un membre du groupe mort pour la France, malheureusement illisible. (SHD/Air)

Republic P-47D-30-RE (44-20925)
GC 2/5 *Lafayette*, 2e escadrille
Colmar, mai 1945.

Période opérationnelle sur P-47
Mai 1944 - mai 1945
Victoires : 3

Codes tactiques
11 à 40, puis 9V

État-major

Cdt de Rivals-Mazères	18.02.44
Cne Tardy de Montravel	15.10.44

1ère escadrille

Lt de Montplanet	20.01.44

2e escadrille

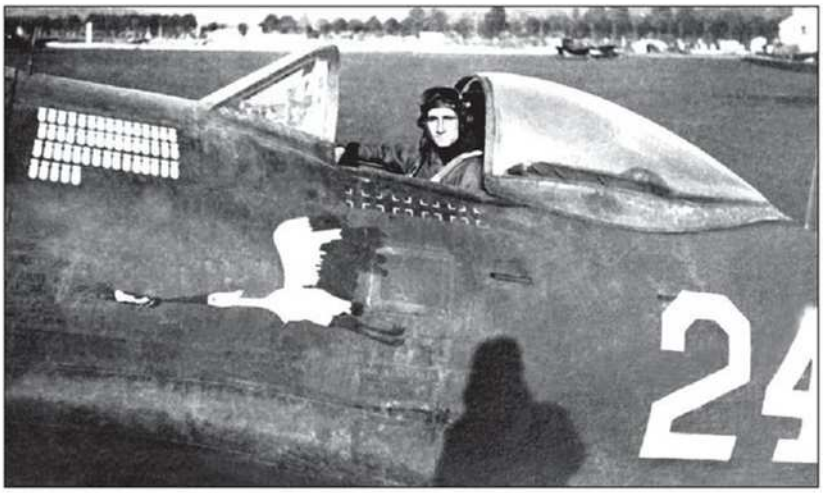
Cne Gouachon-Noireault	29.01.44
Cne Ducru	27.10.44

Bases

Bône-Les Salines (Alg)	25.09.43
Folelli (20)	02.05.44
Salon-de-Provence (13)	07.09.44
Ambérieu-en-Bugey (01)	08.09.44
Lyon-Bron (69)	03.10.44
Ambérieu-en-Bugey (01)	03.11.44
Luxeuil-les-Bains (70)	03.01.45
Colmar (68)	10.04.45

Victoires

18.06.44	Cne Gouachon	He 111
	Lt Ducru	
	S/Lt Gauthier	
	S/Lt Bernard	
20.08.44	Cne de L'Espinay	Bf 109
31.03.45	Cne de L'Espinay	Fw 190

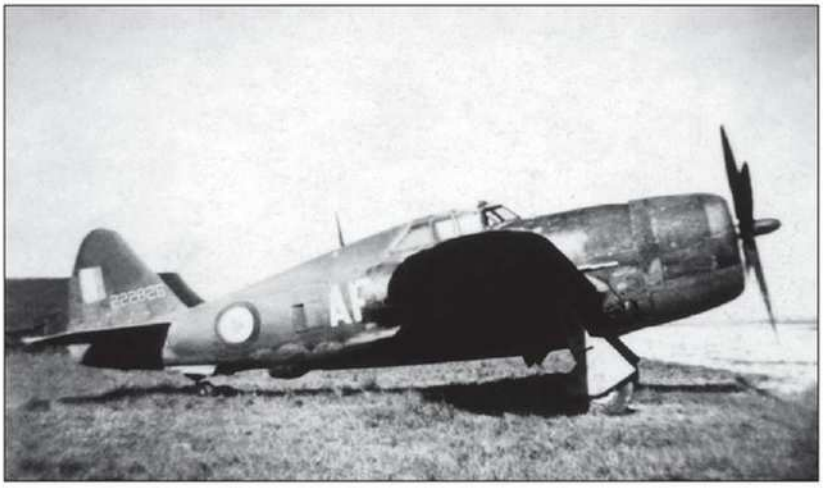


▶ Le commandant Pierre Gouachon-Noireault, qui commande la 2e escadrille du GC 2/5 à partir du 29 janvier 1944, revendique un Fw 190 probable et un endommagé sur un P-47 du 85th *Fighter Squadron* au-dessus de l'Italie le 30 mars 1944. (Collection J. Mutin)

1ère escadrille

2e escadrille

GC 3/6 *Roussillon*



▶ Un P-47D-4-RA (42-22826) du 3/6 *Roussillon*, probablement l'un des premiers appareils perçus par le groupe, mais encore en service au moment du passage aux codes tactiques alphanumériques, vers février 1945. (Collection de l'auteur)

Le GC 3/6 *Roussillon* rejoint le 1/5 au sein de la 3e escadre au Vallon, fin octobre 1944.
Le 22 novembre, la 3e escadre et le 1/5 partent pour le front d'Alsace, laissant le 3/6 comme seule unité de chasse française dans le Sud-Est jusqu'en janvier 1945.
Le 8 décembre, les six premiers P-47D sont affectés au 3/6. C'est un immense soulagement pour les pilotes, qui abandonnent leurs P-39 sans remords.
Le 4 janvier 1945, lors du mitraillage d'un convoi à Villanueva d'Asti, l'aspirant Dhuismes disparaît sans laisser de traces. Le 17 février, le 3/6 reçoit l'ordre de bombarder le fort de la Forca, près

de Lantosque, qui bloque l'avance des troupes américaines. Dix-huit P-47 participent avec succès à cette mission, mais le sous-lieutenant Lecloux, probablement atteint par les éclats de ses propres bombes, percute la montagne et se tue.

Le 25 février, le 3/6 inaugure ses premiers « raids de terreur », consistant à attaquer les casernes, cantonnements, baraquements et tout véhicule militaire de manière à démoraliser les soldats italiens fidèles à la RSI et à les amener à se rendre. Le 12 mars, une patrouille bombarde le QG du général von Lieb. Le 15, le mitraillage du terrain de Gallarate constitue la dernière sortie du 3/6 sur ce théâtre d'opérations. Pendant la période de cinq mois passée dans le Sud-Est, le 3/6 a réalisé 1 758 sorties, totalisant 3 270 heures de vol de guerre.

Le 28 mars, le 3/6 retrouve la 3e escadre à Luxeuil. Ses missions ne sont guère différentes, ni moins dangereuses. Le 6 avril, au retour d'une sortie, deux appareils entrent en collision et les deux pilotes (sous-lieutenant Ballin et sergent-chef Jahan) sont tués.

Le 12 avril, la 3e escadre gagne le front de l'Atlantique pour être engagée contre les poches de résistance allemandes. Entre le 14, jour du déclenchement de l'opération « Independance » et le 19, dernier jour des opérations aériennes dans le secteur, le 3/6 aura accompli 215 sorties. Le 21, il est de retour sur le front d'Alsace.

Entre le 14 octobre 1944 et le 15 mars 1945, le GC 3/6 *Roussillon* a exécuté 2 516 sorties en 4 729 heures de vol de guerre. Il n'a remporté aucune victoire aérienne.

Période opérationnelle sur P-47
Décembre 1944 - mai 1945
Victoires : 0

Codes tactiques
B/51 à 80, puis AF

État-major

Cdt Clausse	08.03.44

1ère escadrille

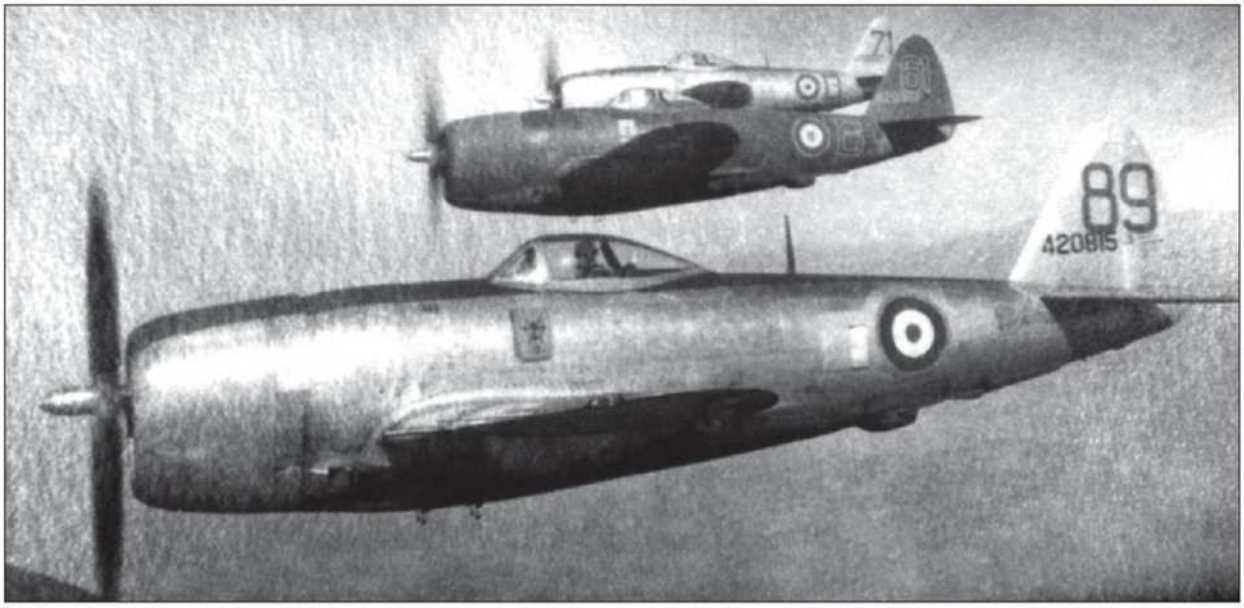
Cne Rupied	08.01.44

2e escadrille

Cne Demoulin	19.01.44
Cne Gatard	22.11.44

Bases

Istres-Le Vallon (13)	15.10.44
Luxeuil-les-Bains 570)	28.03.45
Mérignac (33)	13.04.45
Luxeuil-les-Bains (70)	21.04.45
Strasbourg-Entzheim (67)	29.04.45



◄ Une patrouille de trois P-47D-30-RA de la 1ère escadrille du 3/6 *Roussillon*. On note que le 44-20367, camouflé, est entouré de deux avions alu. (Collection de l'auteur)

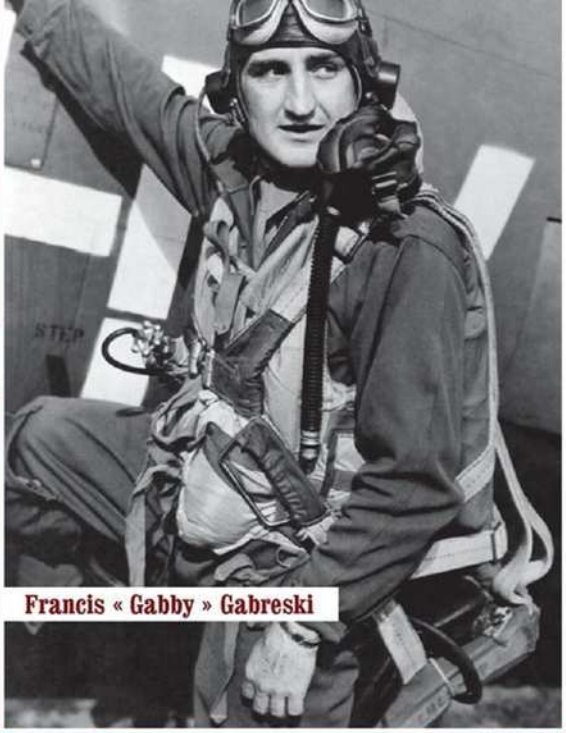
1ère escadrille

2e escadrille

Republic P-47D-30-RE (44-20367)
GC 3/6 *Roussillon*, 1ère escadrille
Istres-Le Vallon, décembre 1944.

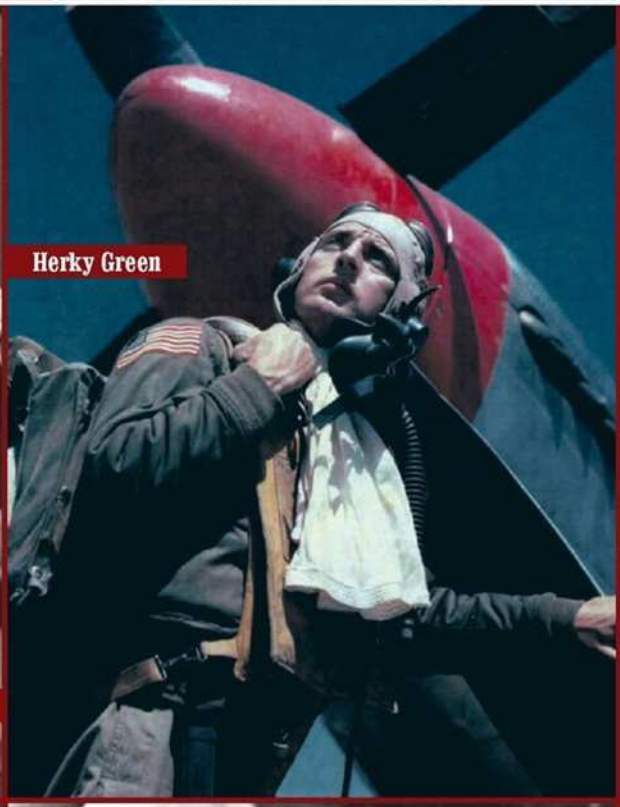
ANNEXES

PALMARÈS


Francis « Gabby » Gabreski

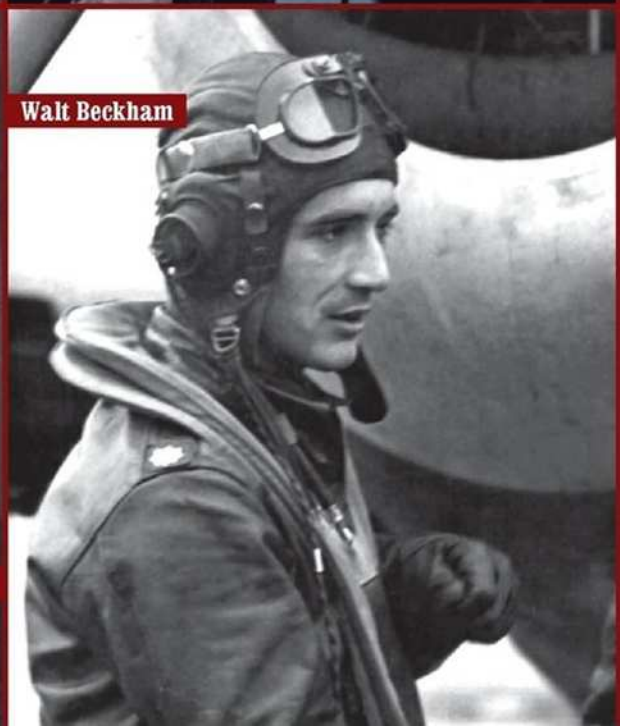
James Poindexter

Duane « Bee » Beeson


Herky Green

Neel Kearby

Jerry Johnson


Walt Beckham

Palmarès des unités de l'USAAF sur P-47 Thunderbolt

Palmarès ETO

Fighter Group	Air Force	Victoires P-47
56th FG	8	664
78th FG	8	259
353rd FG	8	206
368th FG	9	129
4th FG	8	127
365th FG	9	121 1/2
362nd FG	9	121
356th FG	8	113
358th FG	8	113
373th FG	9	111
406th FG	9	84
366th FG	9	81
371st FG	9	69
352nd FG	8	68
50th FG	9	64
405th FG	9	63
404th FG	9	47
355th FG	9	37
359th FG	8	37
36th FG	9	37
48th FG	9	37
361rd FG	8	34
367th FG	9	12
354th FG	9	10
Total		2 644 1/2

Palmarès MTO

Fighter Group	Air Force	Victoires P-47
57th FG	12	184
325th FG	15	155
79th FG	12	27
350th FG	12	24
27th FG	12	6
332nd FG	15	4
86th FG	12	3
324th FG	12	1
Total		404

Palmarès PTO

Fighter Group	Air Force	Victoires P-47
348th FG	5	328
35th FG	5	148
318th FG	7	107
507th FG	20	40
413th FG	20	16
8th FG	5	14
58th FG	5	8
414th FG	20	1
Total		662

Palmarès CBI

Fighter Group	Air Force	Victoires P-47
80th FG	10	8
81st FG	14	5
1st ACG	10	5
33rd FG	10	5
Total		23

Palmarès général

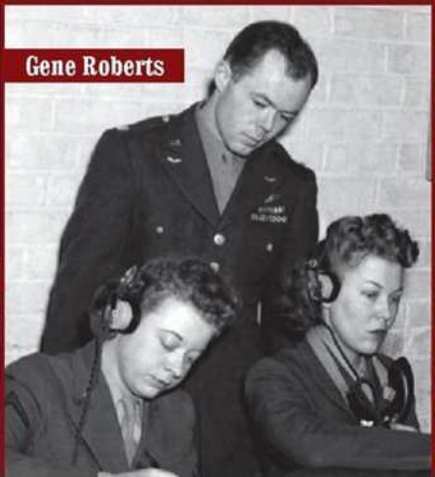
USAAF	3 753 1/2
RAF	2 1/2
FAF	3
TOTAL GÉNÉRAL	3 759

Bud Mahurin

Bob Johnson

Mel Paisley

Quince Brown



Gene Roberts

David Schilling

Palmarès des as de l'USAAF sur P-47 Thunderbolt

Pilote	Groupe	Air Force	P-47	Total
LtCol F.S. Gabreski	56th FG	8th AF	28	28
Maj R.S. Johnson	56th FG	8th AF	27	27
Col D.S. Schilling	56th FG	8th AF	22,5	22,5
Capt F.J. Christensen Jr	56th FG	8th AF	21,5	21,5
Maj W.M. Mahurin	56th FG	8th AF	19,7	24,2
Col G.R. Duncan	353rd FG	8th AF	19,5	19,5
Maj W.C. Beckham	353rd FG	8th AF	18	18
Col H. Zemke	56th FG	8th AF	15,7	17,7
Maj G.R. Johnson	56th FG	8th AF	15,5	22
Maj W.D. Dunham	348th FG	5th AF	15	16
Capt J.H. Powers Jr	56th FG	8th AF	14,5	14,5
Maj F.D. Williamson	56th FG	8th AF	13	13
Maj Q.L. Brown	78th FG	8th AF	12,3	12,3
Col N.E. Kearby	348th FG	5th AF	12	22
Maj D.W. Beeson	4th FG	8th AF	12	17,3
Maj L.A. Schreiber	56th FG	8th AF	12	12
Maj P.A. Conger	56th FG	8th AF	11,5	11,5
Maj J.C. Stewart	56th FG	8th AF	11,5	11,5
Maj M.J. Quirk	56th FG	8th AF	11	11
LtCol H.H. Green	325th FG	15th AF	10	18
Maj B.M. Gladych	56th FG	8th AF	10	18
Capt R.J. Rankin	56th FG	8th AF	10	10
Col E.P. Roberts	78th FG	8th AF	9	9
LtCol W.W. Banks	348th FG	5th AF	9	9
LtCol K.W. Gallup	353rd FG	8th AF	9	9
Capt A.M. Juchheim Jr	78th FG	8th AF	9	9
Capt V.K. Meroney	352nd FG	8th AF	9	9
1st/Lt E.H. Emmons	325th FG	15th AF	9	9
1st/Lt S.B. Morrill	56th FG	8th AF	9	9
Col R.R. Rowland	348th FG	5th AF	8	8
LtCol E.F. Roddy	348th FG	5th AF	8	8
Maj W.G. Benz Jt	348th FG	5th AF	8	8
Maj G.E. Bostwick	56th FG	8th AF	8	8
Maj M.J. Jackson	56th FG	8th AF	8	8
Maj J.W. Vogt	56th & 356th FG	8th AF	8	8
Capt G.D. Schiltz Jr	56th FG	8th AF	8	8
Capt G.A. Davis Jr	348th FG	5th AF	7	21
Capt J.E. Wolfe	318th FG	7th AF	7	9
Capt L.V. Grossheusch	35th FG	5th AF	7	8
Capt J.J. Hockery	78th FG	8th AF	7	8
LtCol P.P. Douglas Jr	368th FG	9th AF	7	7
Maj S.V. Blair	348th FG	5th AF	7	7
Maj R.A. Lamb	56th FG	8th AF	7	7
Maj J.J. Moore	348th FG	5th AF	7	7
Maj J.N. Poindexter	353rd FG	8th AF	7	7
Maj E.S. Popek	348th FG	5th AF	7	7
Maj L.C. Smith	56th FG	8th AF	7	7
Capt E.O. Fisher	362nd FG	9th AF	7	7
Capt M.E. Grant	348th FG	5th AF	7	7
Capt F.W. Klibbe	56th FG	8th AF	7	7
1st/Lt B.G. Eden	56th FG	8th AF	7	7
1st/Lt R.J. Stone	318th FG	7th AF	7	7
1st/Lt J.H. Truluck Jr	56th FG	8th AF	7	7
Maj R.V. Gray	371st FG	9th AF	6,5	6,5
Capt M.L. Moseley	56th FG	8th AF	6,5	6,5
Capt V. Garrison	4th FG	8th AF	6,3	6,3
LtCol L.W. Chick Jr	325th FG	15th AF	6	8
Maj W.A. Strand	35th FG	5th AF	6	7
Capt W.J. Maguire	353rd FG	8th AF	6	7
LtCol R.L. Coffey	365th FG	9th AF	6	6
LtCol J. Oberhansky	78th FG	8th AF	6	6
LtCol D.F. Thwaites	356th FG	8th AF	6	6
Maj M.M. Brown	348th FG	5th AF	6	6
Maj J.R. Carter	56th FG	8th AF	6	6
Maj W.V. Cook	56th FG	8th AF	6	6
Capt R.H. Fleisher	348th FG	5th AF	6	6
Capt W.P. Foulis Jr	348th FG	5th AF	6	6
Capt G.F. Hall	56th FG	8th AF	6	6
Capt C.M. Hart	56th FG	8th AF	6	6
Capt R.J. Keen	56th FG	8th AF	6	6
Capt J.D. Mugavero	35th FG	5th AF	6	6
Capt .N.E. Olson	355th FG	8th AF	6	6
Capt J.W. Wilkinson	78th FG	8th AF	6	6
1st/Lt S.J. Lustic	318th FG	7th AF	6	6
2nd/Lt G.M. Turley	78th FG	8th AF	6	6
Capt J.H. Bennett	56th FG	8th AF	5,5	8,5
Maj D.F. Smith	56th FG	8th AF	5,5	5,5
Capt E.B. Edwards Jr	373rd FG	9th AF	5,5	5,5
1st/Lt F.E. McAuley	56th FG	8th AF	5,5	5,5
Maj J.A. Goodson	4th FG	8th AF	5	14
1st/Lt G.P. Novotny	325th FG	15th AF	5	8
Maj H.L. Mills	4th FG	8th AF	5	6
Col M.D. Magoffin	362nd FG	9th AF	5	5
Maj H.E. Comstock	56th FG	8th AF	5	5
Maj R.W. Hendricks	368th FG	9th AF	5	5
Maj J.E. Hill	365th FG	9th AF	5	5
Maj J.C. Price	78th FG	8th AF	5	5
Capt G. Della	348th FG	5th AF	5	5
Capt W. Dikovitsky	348th FG	5th AF	5	5
Capt J.L. Egan Jr	56th FG	8th AF	5	5
Capt R.D. Gibb	348th FG	5th AF	5	5
Capt M.M. Hnatio	348th FG	5th AF	5	5
Capt C.R. Hoyt	35th FG	5th AF	5	5
Capt R.H. Knapp	348th FG	5th AF	5	5
Capt J.Z. Matte	362nd FG	9th AF	5	5
Capt E.W. O'Neill Jr	56th FG	8th AF	5	5
Capt L.F. O'Neill	348th FG	5th AF	5	5
Capt W.A. Rynne	325th FG	15th AF	5	5
Capt R.C. Sutcliffe	348th FG	5th AF	5	5
Capt J.E. Vogt	318th FG	7th AF	5	5
1st/Lt R.H. Anderson	318th FG	7th AF	5	5
1st/Lt W.M. Lathis	318th FG	7th AF	5	5
1st/Lt M.R. Paisley	366th FG	9th AF	5	5
1st/Lt E. Pauk	325th FG	15th AF	5	5
1st/Lt O.F. Perdomo	507thFG	20th AF	5	5
1st/Lt P.E. Pompetti	78th FG	8th AF	5	5
1st/Lt D.O. Scherer	358th FG	9th AF	5	5
2nd/Lt S. Gerick	56th FG	8th AF	5	5
2nd/Lt J.W. Icard	56th FG	8th AF	5	5
2nd/Lt E.D.V. McMinn	56th FG	8th AF	5	5

Ne sont mentionnés que les pilotes ayant remporté au moins 5 victoires sur P-47 Thunderbolt.
La dernière colonne (total) tient compte des victoires homologuées antérieurement et postérieurement à l'affectation du pilote à un groupe de P-47 et remportées sur un autre type d'avion, ainsi que des victoires homologuées après la Seconde Guerre mondiale.
Le grade est celui porté à la fin de la Seconde Guerre mondiale ou à la date de mise hors de combat du pilote.

aero JOURNAL HORS-SERIE

Une collection de hors-séries à (re)découvrir
www.caraktere.com

HS n°1

En raison de la dispersion des sites de production, du chaos régnant dans les dernières semaines de la guerre, de la disparition de nombreuses archives chez Messerschmitt et ses sous-traitants, il est probable que l'on ne connaîtra jamais le nombre précis de Messerschmitt Bf 109 construits pendant la guerre. L'estimation la plus fiable tourne autour de 33 675 exemplaires, dont quelque 26 000 Bf 109 G et K. Après des années de patientes et minutieuses recherches dans les archives de Messerschmitt et de Daimler-Benz et avec le concours de spécialistes reconnus et de passionnés anonymes, Jean-Claude Mermet a établi ce guide destiné à faciliter l'identification des versions G et K de ce célèbre chasseur. Pour clarifier la situation, l'auteur a imaginé une nomenclature, à la fois simple et efficace, permettant de classer les différents éléments (capots, dérives, ailes...) en fonction des moteurs et des versions de la cellule. Les nombreuses photos et profils couleur contenus dans cette monographie offrent autant d'exemples illustrant son propos. Ce guide est tout autant destiné aux amateurs de la Luftwaffe en général et aux passionnés du Messerschmitt 109 en particulier qu'aux maquettistes qui, tous, en tireront de précieux renseignements.

HS n°3

Ce titre accrocheur, voire racoleur, est souvent l'occasion pour la plupart des auteurs d'entraîner leurs lecteurs dans de vrais romans de science-fiction en laissant libre cours à leur imagination débordante et en fantasmant à propos de ce qui aurait pu être si... Oui, mais voilà, l'histoire de la Luftwaffe s'est arrêtée le 8 mai 1945. Pourtant, lorsque l'Allemagne a capitulé, les ingénieurs aéronautiques allemands planchaient déjà depuis de nombreux mois sur les projets du futur. Bien que parfois fragmentaires et éparpillées, les archives existent. Jean-Claude Mermet, auteur du hors-série d'Aéro-Journal sur les Bf 109 G et K, s'est fait une spécialité de suivre ce jeu de piste avec la minutie et la méticulosité qui le caractérisent. Et c'est uniquement en se fondant sur les archives des constructeurs qu'il a bâti son texte. Ce hors-série ne s'intéresse qu'aux projets reconnus et officiellement proposés au ministère de l'Air allemand. Pour différentes raisons, que l'auteur explique clairement, la plupart ne seraient jamais entrés en production. D'autres, au contraire, auraient pu connaître une belle carrière si les événements n'en avaient pas disposé autrement. À tel point, que les vainqueurs, Américains, Britanniques, Soviétiques et même Français, ont récupéré à leur profit cette technologie très en avance sur son temps et, à partir de la fin des années quarante, de nombreux avions de combat de la Guerre froide – d'un côté ou de l'autre du Rideau de fer – portaient très distinctement la griffe de Kurt Tank, de Willy Messerschmitt et de quelques autres.
Ce hors-série est abondamment illustré de plans quatre vues à l'échelle 1/72e, de profils et de vues 3D en couleur.

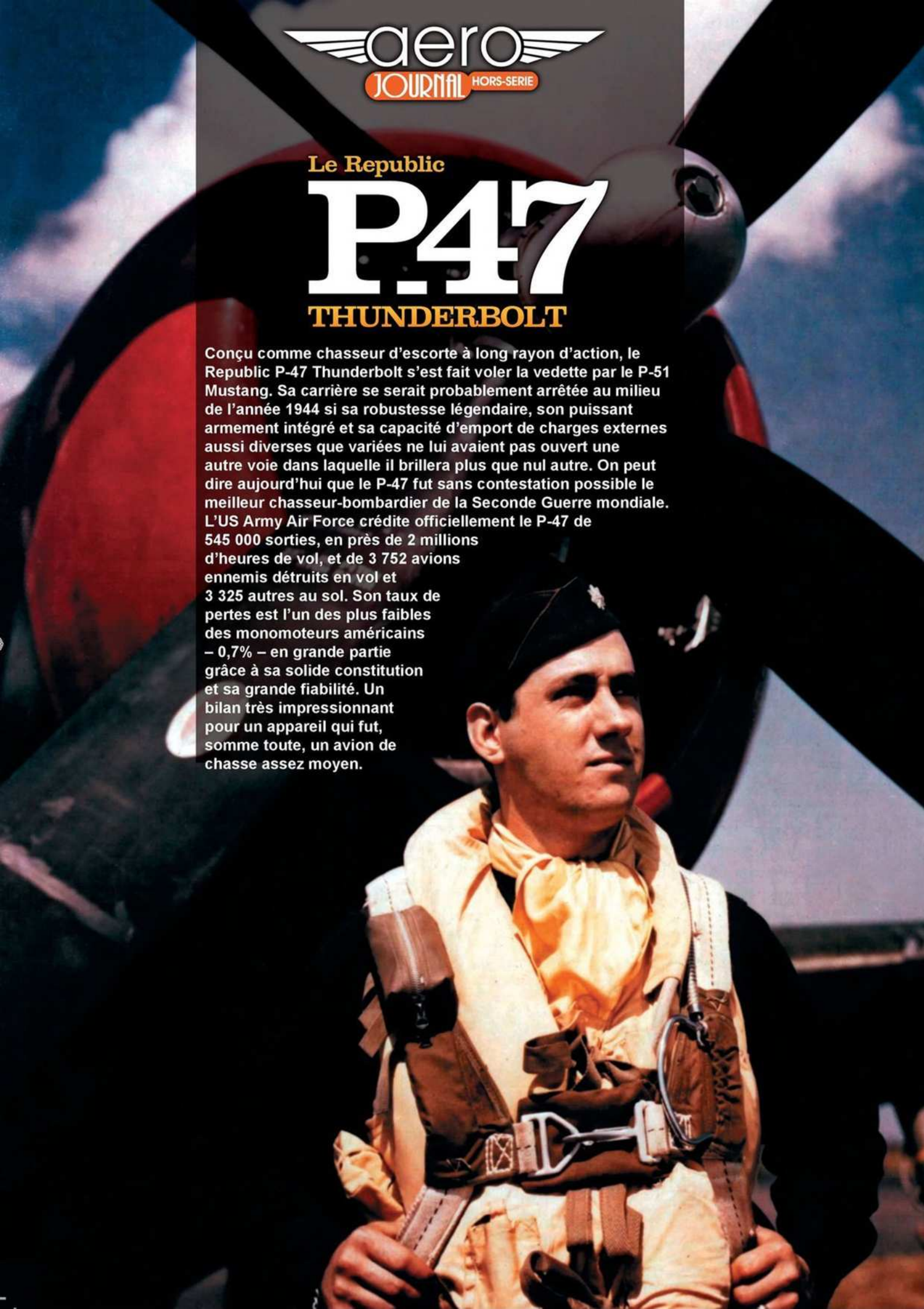
HS n°4

Plus d'un tiers des avions perdus, près de cinq cents aviateurs tués ou faits prisonniers, des dizaines de blessés. La malchance, les mauvais jugements, les erreurs, les fautes de discipline ont contribué à ce résultat particulièrement désastreux. Rarement une mission n'aura été aussi coûteuse.
Mais « Tidal Wave » ne fut pas une mission comme les autres. De toute la guerre, elle fut la seule de cette importance à avoir été exécutée à basse altitude par des bombardiers lourds de l'US Army Air Force.
L'objectif était vital, rien de moins que la « station-service de la Wehrmacht », et justifiait à lui seul tous les risques qui ont été pris. Les résultats ne furent malheureusement pas à la hauteur des espérances du Haut commandement. En août 1943, l'USAAF n'avait simplement pas les moyens de ses hautes ambitions.
Voici l'histoire de cette mission vraiment pas comme les autres.

Renseignements : Caraktère - 3120, route d'Avignon - 13090 Aix-en-Provence - France - Tél : +33 (0)4 42 21 06 76
www.caraktere.com

aero JOURNAL HORS-SERIE

Le Republic

P-47 THUNDERBOLT

Conçu comme chasseur d'escorte à long rayon d'action, le Republic P-47 Thunderbolt s'est fait voler la vedette par le P-51 Mustang. Sa carrière se serait probablement arrêtée au milieu de l'année 1944 si sa robustesse légendaire, son puissant armement intégré et sa capacité d'emport de charges externes aussi diverses que variées ne lui avaient pas ouvert une autre voie dans laquelle il brillera plus que nul autre. On peut dire aujourd'hui que le P-47 fut sans contestation possible le meilleur chasseur-bombardier de la Seconde Guerre mondiale. L'US Army Air Force crédite officiellement le P-47 de 545 000 sorties, en près de 2 millions d'heures de vol, et de 3 752 avions ennemis détruits en vol et 3 325 autres au sol. Son taux de pertes est l'un des plus faibles des monomoteurs américains – 0,7% – en grande partie grâce à sa solide constitution et sa grande fiabilité. Un bilan très impressionnant pour un appareil qui fut, somme toute, un avion de chasse assez moyen.